Die Besoldungsverhältnisse des Personals schweizer. Eisenbahn-Transportanstalten vom Jahre 1913 bis zur Gegenwart (1937)

Ein wirtschafts- und sozialhistorischer Beitrag zur Lohnpolitik im schweizerischen Verkehrswesen

Inaugural-Dissertation

der philologisch-historischen Abteilung
der philosophischen Fakultät der Universität Basel
zur Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften

vorgelegt von

Hans Schaub
von Basel

Die Besoldungsverhältnisse des Personals schweizer. Eisenbahn-Transportanstalten vom Jahre 1913 bis zur Gegenwart (1937)

Ein wirtschafts- und sozialhistorischer Beitrag zur Lohnpolitik im schweizerischen Verkehrswesen

Inaugural-Dissertation

der philologisch-historischen Abteilung
der philosophischen Fakultät der Universität Basel
zur Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften

vorgelegt von

Hans Schaub
von Basel

Druck: HUGO BERCHTEN, BASEL
1939

Genehmigt von der philologisch-historischen Abteilung der philosophischen Fakultät auf Antrag der Herren Professoren Dr. F. Mangold und Dr. E. Salin.

Basel, den 18. Dezember 1936.

Prof. Dr. H. Schmalenbach
Dekan.

Die vorliegende Arbeit ist gleichzeitig mit unverändertem Titel im Selbstverlag des Verfassers in Arlesheim als Buchhandelsausgabe erschienen.

Alle Rechte, insbesondere dasjenige der Uebersetzung, vorbehalten.

Inhaltsverzeichnis

Quellen und Literatur 8
Verzeichnis der in die Untersuchungen einbezogenen Eisenbahn-Transportanstalten 10
Verzeichnis der Tabellen, Uebersichten, Zusammenstellungen und Diagramme 13
Vorwort 17

Erster Teil

I. Abschnitt Einleitung
Der Gegenstand der Untersuchung 18
II. Abschnitt Die Erfassung und Einordnung der Bahnen und des Bahnpersonals 19
A. Die Bahnen 19
B. Das Bahnpersonal 19
C. Der zahlenmäßige Bestand der Bahnen und des Bahnpersonals im Jahre 1930 20

Zweiter Teil

III. Abschnitt Die allgemeinen Voraussetzungen für die Gestaltung der Besoldungsverhältnisse des schweizerischen Eisenbahnpersonals 22
A. Die staatliche Eisenbahngesetzgebung 22
B. Die wirtschaftliche Lage der Bahnen 24
§ 1: Die den ökonomischen Stand der Bahnen allgemein bestimmenden Faktoren 24
§ 2: Der ökonomische Stand der Bahnen in zahlenmäßiger Darstellung 31
C. Die Kosten der Lebenshaltung 32
D. Die dienstliche Inanspruchnahme des Bahnpersonals 34

Dritter Teil

IV. Abschnitt Die Ordnung des Besoldungswesens bis 1930 38
A. Die Grundlagen für die Besoldung des Bahnpersonals 38
§ 1: Die Besoldungsordnungen 39
§ 2: Die Regelung der Nebenbezüge 45
§ 3: Die Beschlüsse über die Ausrichtung von Grundbesoldungszuschüssen (Teuerungszulagen) 52
§ 4: Die Beschlüsse über die Durchführung von Sparmaßnahmen auf den Personalkosten 61

B. Die Einkommensverhältnisse des Bahnpersonals in zahlenmäßiger Darstellung 68
§ 1: Die Grundbesoldungen 69
§ 2: Die Nebenbezüge 70
§ 3: Die Grundbesoldungszuschüsse (Teuerungszulagen) 74
§ 4: Die Sparmaßnahmen auf den Personalausgaben 77
§ 5: Zusammenfassung (Besoldungsübersichten I—VI) 83
C. Die Personalkosten im Rahmen der Wirtschaftsrechnungen der Eisenbahn-Transportanstalten 106
§ 1: Personalkosten und Betriebseinnahmen 109
§ 2: Personalkosten und Betriebsausgaben 113
§ 3: Personalkosten und Betriebssubventionen 124
§ 4: Personalkosten und Zinsendienst 125
§ 5: Personalkosten und gesetzliche Tilgungen bzw. Abschreibungen 143
§ 6: Personalkosten und Dotierung der Spezialfonds 146
§ 7: Personalkosten und Nebengeschäftsertrag bzw. -verlust 154
§ 8: Personalkosten und Pachtertrag bzw. -zins 157
§ 9: Der Netto-Gesamtertrag bzw. -Gesamtverlust 162
D. Das Grundsätzliche im Rahmen der Verhandlungen über Personal- bzw. Besoldungsangelegenheiten 168
§ 1: Die Einführung neuer Besoldungsordnungen vor dem Weltkrieg 170
§ 2: Die kriegszeitlichen, direkten und indirekten Besoldungsreduktionen 172
§ 3: Die Ausrichtung der Teuerungszulagen 178
§ 4: Die Einführung neuer Besoldungsordnungen in bzw. unmittelbar nach dem Weltkrieg 183
§ 5: Die Herabsetzung der Grundgehälter und -löhne bzw. der Teuerungszulagen nach dem Weltkrieg 188
§ 6: Die sich auf das Besoldungswesen beziehenden spätnachkriegszeitlichen Stabilisierungs- bzw. restitutiven Maßnahmen der Bahnverwaltungen 192
§ 7: Die Stellung der kantonalen Behörden und des eidgenössischen Eisenbahndepartements im Hinblick auf das Besoldungswesen der Verkehrsanstalten 196
V. Abschnitt Die Ordnung des Besoldungswesens nach 1930 202
A. Die Grundlagen für die Besoldung des Bahnpersonals 203
§ 1: Die Besoldungsordnungen 203
§ 2: Die Regelung der Nebenbezüge 203

§ 3: Die Beschlüsse über die Durchführung von Sparmaßnahmen auf den Personalkosten 203
B. Die Einkommensverhältnisse des Bahnpersonals in zahlenmäßiger Darstellung 209
§ 1: Die Grundbesoldungen 209
§ 2: Die Nebenbezüge 211
§ 3: Die Sparmaßnahmen auf den Personalausgaben 213
§ 4: Vergleichende Beurteilung der Besoldungsverhältnisse des Bahnpersonals im Zeitraum 1931—1937 219
C. Die Personalkosten im Rahmen der Wirtschaftsrechnungen der Eisenbahn-Transportanstalten 230
§ 1: Personalkosten und Betriebseinnahmen 232
§ 2: Personalkosten und Betriebsausgaben 232
§ 3: Personalkosten und Betriebssubventionen 237
§ 4: Personalkosten und Zinsendienst 238
§ 5: Personalkosten und gesetzliche Tilgungen bzw. Abschreibungen 241
§ 6: Personalkosten und Dotierung der Spezialfonds 242
§ 7: Personalkosten und Nebengeschäftsertrag bzw. -verlust 243
§ 8: Personalkosten und Pachtertrag bzw. -zins 245
§ 9: Der Netto-Gesamtertrag bzw. -Gesamtverlust 246
D. Das Grundsätzliche im Rahmen der Verhandlungen über Personal- bzw. Besoldungsangelegenheiten 251

Vierter Teil

VI. Abschnitt Die Schlußfolgerungen 258
A. Allgemeine Bemerkungen zum Besoldungswesen der schweizerischen Bahnunternehmungen im Zeitraum 1913—1937 258
B. Die Konsequenzen für die künftige Entwicklung des Besoldungswesens der Eisenbahn-Transportanstalten:
Die bundesgesetzliche Ordnung der Besoldungspolitik, ihre Möglichkeit und Notwendigkeit 268
Register 279
Bahnen 279
Behörden 282
Amtsstellen 282
Verbände 283
Einzelpersonen 283
Stichwörter (Sachverzeichnis) 283
Curriculum vitæ 289

Quellen und Literatur

Quellen:

1. Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und -verordnungen.
2. Sammlung der auf das schweizerische Eisenbahnwesen bezüglichen amtlichen Aktenstücke (Eisenbahnakten-Sammlung).
3. Amtliches stenographisches Bulletin der Bundesversammlung.
4. Botschaften des Bundesrates zu den einschlägigen Gesetzen, Beschlüssen und Verordnungen.
5. Geschäftsberichte des Bundesrates, vom Jahre 1921 an (betreffend Gewährung von Ausnahmen vom geltenden Arbeitszeitgesetz).
6. Verzeichnis der schweizerischen Eisenbahnen, vom 1. Mai 1923, herausgegeben vom Eidgenössischen Eisenbahndepartement.
7. Schweizerische Eisenbahnstatistik, herausgegeben vom Eidgenössischen Eisenbahndepartement.
8. „Schweizerische Statistische Mitteilungen"/"Statistische Quellenwerke der Schweiz", herausgegeben vom Eidgenössischen Statistischen Amt (Erwerbs- (und Vermögens-)steuern in den größeren Gemeinden der Schweiz).
9. „Wirtschaftliche und sozialstatistische Mitteilungen"/„Die Volkswirtschaft", herausgegeben vom Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement (Index der Lebenshaltungskosten, berechnet vom BIGA).
10. „Schweizerischer Konsumverein", Organ des Verbandes Schweizerischer Konsumvereine (Index der Lebenshaltungskosten, berechnet vom VSK).
11. „Zeitschrift für Schweizerische Statistik und Volkswirtschaft": Jahrgang 57/1921, Heft 2, und Jahrgang 58/1922, Heft 3 (Indexberechnung); Jahrgang 62/1926, Heft 2 (soziales Existenzminimum).
12. „Schweizerische Arbeitgeber-Zeitung", herausgegeben vom Zentralvorstand Schweizerischer Arbeitergeber-Organisationen.
13. „Der Eisenbahner", Organ des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes (SEV).
14. „Der Oeffentliche Dienst", Organ des Schweizerischen Verbandes des Personals öffentlicher Dienste (VPOD).
15. Konferenzberichte des Verbandes Schweizerischer Transportanstalten (VST).
16. Geschäftsberichte (Jahrbücher) des SEV.
17. Geschäftsberichte des VPOD.
18. Geschäftsberichte der Eisenbahn-Transportanstalten.
19. Ergebnisse einer bei den Bahnverwaltungen und den Gewerkschaftsorganisationen des Bahnpersonals durchgeführten Umfrage: Gehalts- und Lohnordnungen, Nebenbezugs- und Dienstkleiderreglemente, Verwaltungsbeschlüsse über die Ausrichtung von

Teuerungszulagen und die Anordnung von Sparmaßnahmen; Korrespondenzauszüge, Eingaben, Entwürfe, Konferenzprotokolle usw. (im Schweizerischen Wirtschaftsarchiv zu Basel gesperrt deponiert).

Literatur:

1. Bauer, St.: Der Weg zum Achtstundentag; Zürich 1919.
2. Dürr, E.: Neuzeitliche Wandlungen in der schweizerischen Politik; Basel 1928.
3. Freudiger, H.: Das soziale Existenzminimum in ländlichen Bezirken und in der Stadt Bern; Burgdorf 1926.
   Dazu: Besprechung von Elsa F. Gasser in der Zeitschrift für Schweizerische Statistik und Volkswirtschaft; Jahrgang 62, 1926, Heft 2, Seite 292 ff.
4. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, IV. Auflage (Band 6: Artikel Lohntheorie und Lohnpolitik; Band 8: Artikel Tarifvertrag).
5. Huber, P.: Das Dienstverhältnis des Bundesarbeiters; Zürcher Diss. 1928.
6. Leimgruber, O.: Das Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten, vom 6. März 1920; Zürcher Diss. 1920.
7. Mann, L.: Der Schweizerische Eisenbahner-Verband; Zürcher Diss. 1924.
8. Notz, E.: Die säkulare Entwicklung der Kaufkraft des Geldes; Jena 1925.
9. Reichesberg, N.: Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung; Bern 1905.
10. Riniker, H.: Entstehung und volkswirtschaftliche Bedeutung der schweizerischen Eisenbahnverbände; Zürcher Diss. 1930.
11. Ruck, E.: Schweizerisches Staatsrecht; Zürich 1933.
12. Ruck, E.: Schweizerisches Verwaltungsrecht; erster Band, allgemeiner Teil; Zürich 1934.
13. Schumacher, F.: Das Eidgenössische Eisenbahndepartement 1873—1913; Bern 1914.
14. SBB, Generaldirektion der: Bundesbahnen und Automobil, caveant consules!; Bern 1930.
15. Volkswirtschaftsdepartement, Eidg./Landmann, J.: Volkswirtschaft, Arbeitsrecht und Sozialversicherung der Schweiz; erster Band; Einsiedeln 1925.
16. Volmar, F.: Die Anfänge der Eisenbahngesetzgebung im schweizerischen Bundesstaate; Berner Diss. 1903.
17. Weber, H.: Die wirtschaftliche Lage der schweizerischen Bergbahnen und die Möglichkeit ihrer Sanierung; Zürcher Diss. 1918.
18. Weissenbach, Pl.: Das Eisenbahnwesen der Schweiz; 2 Bände; Zürich 1914.
19. Žižek, F.: Grundriß der Statistik; München/Leipzig 1923 (betreffend die Erweiterung des Engel'schen Gesetzes).

Verzeichnis der in die Untersuchungen einbezogenen Eisenbahn-Transportanstalten

Anmerkung: Bei den von einer anderen, nicht derselben nichtamtlichen Bahnkategorie angehörenden Transportanstalt mitbetriebenen Bahnen sind die Initialen des betriebführenden Unternehmens hinter der ausgeschriebenen offiziellen Bezeichnung in Klammern angegeben; im übrigen figurieren jene, etwas eingerückt, unmittelbar unter diesem.

Abkürzungen in der Rubrik „Amtliche Kategorie":

N = Normalspurbahnen
S = Schmalspurbahnen
Z = Zahnradbahnen
T = Tramways

Position	*Amtl. Kategorie*	*Bahnen (Bahngesellschaften)*	*Initialen*	*Betr.-eröffnung Jahr*
		I. Vollbahnen.		
1	N/S	Schweizerische Bundesbahnen	SBB	1844
2a	N	Bern-Lötschberg-Simplon	BLS	1872
b	N	Bern-Neuenburg	BN	1901
c	N	Bern-Schwarzenburg	BSB	1907
d	N	Erlenbach-Zweisimmen	EZB	1902
e	N	Gürbetal-Bahn	GTB	1901
f	N	Spiez-Erlenbach	SEB	1897
3	N	Bodensee-Toggenburg-Bahn	BT	1910
4a	N	Emmental-Bahn	EB	1875
b	N	Burgdorf-Thun	BTB	1899
5	N	Solothurn-Münster	SMB	1908
6a	N	Langenthal-Huttwil	LHB	1889
b	N	Huttwil-Wolhusen	HWB	1895
7a	N	Ramsei-Sumiswald-Huttwil	RSHB	1908
b	N	Huttwil-Eriswil	HEB	1915
8	N	Freiburg-Murten-Ins(Anet)	FMA	1898
9	N	Sensetal-Bahn	Sense-TB	1904
10	N	Saignelégier-Glovelier	RSG	1904
11	N	Porrentruy-Bonfol	RPB	1901
12	N	Val-de-Travers	RVT	1883
13	N	Südost-Bahn	SOB	1877
14	N	Sihltal-Bahn	Sihl-TB	1892
15	N	Mittelthurgau-Bahn	MThB	1911

Position	Amtl. Kategorie	Bahnen (Bahngesellschaften)	Initialen	Betr.-eröff-nung Jahr
		II. Ueberlandbahnen.		
16	S	Val-de-Ruz	VR	1903
17a	S	Saignelégier-Chaux-de-Fonds	SC	1892
b	S	Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds (kantonal)	PSC	1889
18a	S	Bern-Worb ⎫ ab 1927	BWB ⎫ VBW	1898
b	S	Worblental-Bahn ⎭ vereinigt	WT ⎭	1913
19	S	Solothurn-Zollikofen-Bern	SZB	1912
20	S	Steffisburg-Thun-Interlaken	STI	1913
21	S	Aarau-Schöftland	AS	1901
22	S	Wynental-Bahn	WTB	1904
23a	S	(Wohlen-)Bremgarten-Dietikon	BDB	1902
b	N	Wohlen-Meisterschwanden	WM	1916
24	S	Waldenburger-Bahn	WB	1880
25	S	Birsigtal-Bahn	BTB	1887
26	S	Forch-Bahn (StStZ)	FB	1912
27	S	Schaffhausen-Schleitheim (kantonal) (SchSt)	StSS	1905
28	S	Frauenfeld-Wil	FW	1887
29	S	Appenzeller-Bahn	AB	1875
30	S	Appenzeller Straßenbahn (St. Gallen-Gais-Appenzell)	ASt (SGA)	1889
31	S	St. Gallen-Speicher-Trogen	TB	1903
		III. Gebirgsbahnen.		
32	S	Martigny-Châtelard	MC	1906
33	S	Aigle-Ollon-Monthey	AOM	1907
34	S	Monthey-Champéry(-Morgins)	MCM	1908
35	S	Aigle-Leysin	AL	1900
36	S	Aigle-Sépey-Diablerets	ASD	1913
37	S	Montreux-Oberland Bernois	MOB	1901
38	S	Berner Oberland-Bahnen	BOB	1890
39	Z	Schynige Platte-Bahn	SPB	1893
40a	Z	Wengernalp-Bahn	WAB	1893
b	Z	Jungfrau-Bahn	JB	1898
41	S	Stansstad-Engelberg	StEB	1898
42	S	Sernftal-Bahn	Sernf-TB	1905
43	Z	Rorschach-Heiden	RHB	1875
44	S	Bellinzona-Mesocco	BM	1907
45	S	Bernina-Bahn	BB	1908
46	S	Chur-Arosa	ChA	1914
47	S	Rhätische Bahn (fakt. kantonal)	RhB	1889
		IV. Private Trambahnen.		
48	T	Genfer Straßenbahnen	CGTE	1862
49	T	Neuenburger Straßenbahnen	TN	1894
50	T	Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve	VMCV	1888
51	T	Altdorf-Flüelen	AF	1906

Position	*Amtl. Kategorie*	*Bahnen (Bahngesellschaften)*	*Initialen*	*Betr.-eröffnung Jahr*
52	T	Schwyzer Straßenbahnen	SSB	1900
53	T	Birseck-Bahn	BEB	1902
54	T	Zürich-Oerlikon-Seebach	ZOeS	1897
55	T	Limmattal-Straßenbahn	LSB	1900
56a	T	Rheintalische Straßenbahn	RhSt	1897
b	S	Altstätten-Gais	AG	1911
		V. Städtische Trambahnen.		
57	T	Städt. Straßenbahn Biel	TrB	1877
58	T	Städt. Straßenbahnen Bern	StSB	1890
59a	T	*Kant.* Straßenbahnen Basel	BStrB	1895
b	S	Ueberlandbahn Basel-Liestal	UeBL	1921
c	T	Basel-Aesch	TBA	1907
60	T	Städt. Trambahn Luzern	TrL	1886
61	T	Städt. Straßenbahn Zürich	StStZ	1882
62	T	Städt. Straßenbahn Winterthur	TrW	1898
63	T	Städt. Trambahn St. Gallen	TStG	1897
64	T	Städt. Straßenbahn Schaffhausen	SchSt	1901

Verzeichnis der Tabellen, Uebersichten, Zusammenstellungen und Diagramme

Anmerkung: Die Tabellen, Uebersichten, Zusammenstellungen und Diagramme sind im Schweizerischen Wirtschaftsarchiv zu Basel deponiert und können dort eingesehen werden.

A. Tabellen.

Tab. 1 : Der Bestand der Bahnen und des Bahnpersonals im Jahre 1930.

„ 2 : Die Anteile der einzelnen Bahnkategorien an der Gesamtzahl der Bahnunternehmungen, am totalen Betriebsnetz, sowie ihrer Bediensteten am gesamten Betriebspersonalbestand.

„ 3 : Die Anteile der für Sonderuntersuchungen geeigneten Unternehmungen und ihres Personals am Gesamtbestand der einbezogenen Bahnen und ihrer Funktionäre.

„ 4 : Die Betriebseröffnung der Bahnen, bzw. der ersten Teilstrecken.

„ 4a: Die Entwicklung des Bahnbetriebsnetzes.

„ 5 : Frequenz, Betriebseinnahmen und Verkehrsleistungen (1913—1930).

„ 6 : Das Investitionskapital (1913—1930).

„ 7 : Die Verzinsung der festen Anleihen, bzw. des Dotationskapitals, sowie des Gesellschaftskapitals (Aktien) (1913—1930).

„ 8 : Die Gesamt-Einkünfte und -Aufwendungen (Kombination der Betriebs- mit der Ertragsrechnung).

„ 9 : Betriebseinnahmen, reine Personalausgaben und Brutto-Zinsenlast.

„ 9a: Der Zinskoeffizient (Brutto-Zinsenlast zu reinen Personalausgaben) (1913—1930).

„ 10 : Der Bestand der Reserven, bzw. Spezialfonds und die reinen Personalausgaben (1913—1930).

„ 11 : Prozentuale Abweichungen der regionalen und Städteziffern vom Landes-, bzw. Städtemittel, laut Statistik des Verbandes Schweizerischer Konsumvereine (1913—1930).

„ 12 : Die örtlichen Abweichungen der Bewegung der Mietpreise vom landesdurchschnittlichen Mietpreisindex (1913—1930).

„ 13 : Steuerleistung und Steuerbelastung eines unselbständig erwerbenden Verheirateten ohne Kinder in den Jahren 1907/08.

„ 13a: Steuerleistung und Steuerbelastung eines unselbständig erwerbenden Verheirateten ohne Kinder in den Jahren 1914, 1920, 1924, 1926 und 1930.

Tab. 14 : Die Arbeitsleistung des Bahnpersonals.
„ 15 : Die Besoldungs- und die Dienstaltersstufen.
„ 15a: Die Grundbesoldungen.
„ 16 : Die geldlichen Nebenbezüge.
„ 16a: Die Reduktion der Extraentschädigungen für auswärtige Stellvertretungen von längerer Dauer (1913—1930).
„ 17 : Die Tragzeiten der wichtigsten Dienstkleidereffekten (1913—1930).
„ 17a: Die Aufwendungen zur Beschaffung von Dienstkleidern, bzw. die lohnmäßige Veranschlagung der Uniformen des Bahnpersonals (1913—1930).
„ 18 : Die Entwicklung der nominellen Besoldungen im Vergleich mit dem Landesmittel des BIGA-Index (1913—1930).
„ 18a: Die Entwicklung der spezifischen (mit der Arbeitszeit gewogenen) Besoldungen im Vergleich mit dem Landesmittel des BIGA-Index (1913—1930).
„ 19 : Das Verhältnis des spezifischen Arbeitseinkommens zur gewogenen Arbeitsleistung (dargestellt an Hand des Beispiels eines Kondukteurs, bzw. Billetteurs).
„ 20 : Die Unterschiedlichkeit der extremen minimalen, bzw. maximalen Besoldungsansätze im Jahre 1913 (in bahn- und personalkategorienweise durchgeführter Zusammenfassung).
„ 21 : Die nominellen Abweichungen des Diensteinkommens vom ländlichen physischen Existenzminumum für einen Verheirateten ohne Kinder in den Jahren 1913/14.
„ 21a: Die nominellen Abweichungen des Diensteinkommens vom ländlichen physischen Existenzminimum für einen Verheirateten ohne Kinder im Jahre 1924.
„ 21b: Die nominellen Abweichungen des Diensteinkommens vom ländlichen physischen Existenzminimum für einen Verheirateten ohne Kinder im Jahre 1930.
„ 21c: Die nominellen Abweichungen des Diensteinkommens vom ländlichen, bzw. städtischen sozialen Existenzminimum für eine fünfköpfige Normalfamilie im Jahre 1930.

Anmerkung:

Zu den Tabellen 21—21b gehören *vier besondere kleine Uebersichten,* aus welchen die *Differenzierung der Höhe des Existenzminimums* nach Begriffsbestimmung und Wahl des Zeitpunkts der Ermittlung, sowie nach Domizil, Zivilstand und Familiengröße der Einkommensbezüger hervorgeht.

Tab. 22 : Die Entwicklung der wichtigsten Sammelposten der Betriebsrechnungen, sowie der Personalbestände.
„ 23 : Die spezifischen (auf einen Bahnkilometer bezogenen) reinen Personalausgaben und Personalbestände (1913—1930).
„ 24 : Zusammenfassung der sich auf die reinen Personalkosten und die Betriebseinnahmen beziehenden Ergebnisse (1913—1930).
„ 25 : Die Klassifikation der Bahnen nach der Höhe des Betriebskoeffizienten (1913—1930).

Tab. 26 : Die Klassifikation der Bahnen nach der Höhe der Aufwendungen für Unterhalt und Erneuerungen der Bahnanlagen und des Rollmaterials (1913—1930).

„ 26a: Die Klassifikation der Bahnen nach der Höhe der Aufwendungen zur Beschaffung der Betriebskraft (1913—1930).

„ 26b: Die Klassifikation der Bahnen nach der Höhe der Aufwendungen für die Bahnbediensteten (1913—1930).

„ 26c: Die Klassifikation der Bahnen nach der Höhe der Aufwendungen gemäß den Tabellen 26—26b in vergleichender Darstellung (1913—1930).

„ 27 : Das Verhältnis der Teuerungszulagen zum Total der Betriebsaufwendungen.

„ 28 : Die Aufwendungen für Behörden und Personal der allgemeinen Verwaltung, in relativer Darstellung (1913—1930).

„ 29 : Die Klassifikation der Bahnen nach der Höhe der Betriebsüberschüsse im Rahmen der Betriebs-, sowie der Gewinn- und Verlust-(Ertrags-)Rechnung (1913—1930).

„ 30 : Die Betriebssubventionen (1913—1930).

„ 31 : Die Klassifikation der Bahnen nach der Höhe der Netto-Zinsenlast (1913—1930).

„ 32 : Die Entwicklung der Brutto-Zinsenlast im Vergleich mit der Bewegung der reinen Personalkosten (1913—1930).

„ 33 : Die Klassifikation der Bahnen nach der an den Betriebseinnahmen gemessenen Höhe der Brutto-Zinsenlast, bzw. der reinen Personalaufwendungen (1913—1930).

„ 34 : Die Entwicklung der reinen Personalkosten, der Passivzinsen, der Tilgungen und Abschreibungen, sowie der Einlagen in die Spezialfonds, am Betriebsüberschuß gemessen (1913—1930).

„ 35 : Die Klassifikation der Bahnen nach der Höhe der gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen (1913—1930).

„ 36 : Die Klassifikation der Bahnen nach der Höhe der Netto-Dotierung der Spezialfonds (1913—1930).

„ 37 : Die Klassifikation der Bahnen nach der Höhe des reinen Jahresgewinns, bzw. -verlusts (1913—1930).

„ 38 : Die Verwendung des Reingewinns zur Ausschüttung von Dividenden (1913—1930).

Ergänzende Bemerkungen:

Zudem sind zwei *weitere außertextliche Uebersichten* zu erwähnen, von welchen sich die eine (zu S. 133 f.) mit dem *Verhältnis der Netto-Zinsenlast zu den reinen Gesamteinkünften in einigen Spezialfällen* befaßt und die andere (zu S. 135 ff.) auf die *Verschiebungen im Verhältnis der Brutto-Zinsenlast zu den reinen Personalkosten bei den in der Teil-Untersuchungsperiode 1913—1930 sanierten Verkehrsanstalten* Bezug nimmt.

Zu den Tabellen 24, 25, 26, 26a, 26b, 29, 31, 33, 35, 36 und 37 bestehen besondere, den entsprechenden Tabellen angefügte *Zusammenstellungen nach Stichjahren,* und zwar für die Tabellen 29 und 33 je zwei, sowie im übrigen je eine; mit Ausnahme der Tabellen 24 und 31 sind alle um das Stichjahr 1936 erweitert.

B. Uebersichten (1913—1930).

Besoldungsübersicht	I:	Streckenarbeiter(-wärter)
„	II:	Stationsvorstand 2. Klasse
„	III:	Stations-(Güter-)arbeiter
„	IV:	Kondukteur, bzw. Billetteur
„	V:	Lokomotiv-, bzw. Wagenführer
„	VI:	Werkstättearbeiter 1. Klasse

C. Zusammenstellungen.

1. Die Einführung der gestützt auf die einschlägigen Ausnahmebestimmungen der Arbeitszeit- und Fabrikgesetzgebung des Bundes seit 1921 verlängerten Arbeitszeit.
2. Die Bezugsberechtigungsgrenzen für Kinderzulagen.
3. Die endgültigen Teuerungszulagen für die in die Besoldungsübersichten I—VI aufgenommenen Bahnen.
4. Die Behandlung der Ledigen mit Unterstützungspflicht, sowie der Verwitweten und Geschiedenen bei der Ausrichtung von Teuerungszulagen.
5. Die Perioden der Ausrichtung von Grundbesoldungszuschüssen (Teuerungszulagen).
6. Die Aufhebung der ordentlichen reglementarischen Besoldungserhöhungen (Dienstalterszulagen) während des Weltkrieges.
7. Die Besoldungskürzungen während der Kriegsjahre 1914—1916.
8. Die Kürzung der seit 1919—1922 neu eingeführten Grundbesoldungsansätze.
9. Allgemeine Erläuterungen zu den Besoldungsübersichten I—VI.
10. Nachweis der im Zeitraum 1931—1937 auf Grund von Verwaltungsbeschlüssen eingetretenen prinzipiellen Aenderungen der reglementarischen Gehälter und Löhne im Vergleich mit den pro 1930 maßgebend gewesenen Besoldungsansätzen.

    (Diese Zusammenstellung findet sich gemeinsam mit je einem Nachtrag pro 1931—1937 zu den Tabellen 15 und 15a in einem besonderen Nachtragsband vor.)

D. Diagramme.

Diagramme 1—20:

Die Auswirkung der vier wichtigsten Bemessungsverfahren bei der Verabfolgung der Teuerungszulagen.

Vorwort

Die vorliegende Arbeit stellt den Versuch einer orientierenden und — soweit im Rahmen einer wissenschaftlichen Abhandlung tunlich — auch kritischen Uebersicht über die Entwicklung des Besoldungswesens der schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten seit den dem Weltkrieg unmittelbar vorangegangenen Jahren dar. Wenn die Untersuchungen trotz ihres möglichst zusammenfassenden Charakters als besonders umfangreich erscheinen, so liegt das daran, daß die Lösung der Besoldungsfragen in keinem Falle einfach, sondern stets das Resultat eines ganzen Komplexes von teils mit- und teils gegeneinander wirkenden Kräften zu sein pflegte; die Arbeit durfte deshalb nicht bloß darauf beschränkt werden, die Entwicklung des Diensteinkommens der Eisenbahner zu veranschaulichen. Gleichwohl sind die Untersuchungen nichts weniger als erschöpfend; im Interesse eines tunlichst kurzen Texts mußte manches an und für sich gewiß Erwähnenswerte vernachlässigt oder sogar überhaupt weggelassen werden. Hinsichtlich sämtlicher Einzelheiten wird auf die im Schweizerischen Wirtschaftsarchiv zu Basel deponierten und zur Einsichtnahme aufliegenden, meistens umfangreichen Tabellen und Uebersichten, sowie auf die Zusammenstellungen und Diagramme verwiesen, deren Erstellung und textliche Deutung in Anbetracht der vielen, in den Untersuchungskreis einbezogenen Bahnen fast ausnahmslos mit großem Zeitaufwand verbunden war.

Soweit in der vorliegenden Arbeit nicht besonders gekennzeichnete Anschauungen ausgesprochen werden, sind sie die persönliche Meinung des Verfassers.

Für ihre wertvolle Beihilfe und Beratung gebührt in erster Linie den HH. Prof. Mangold und Salin, unter derer wohlwollender Leitung diese Arbeit als Basler Dissertation entstanden ist, verbindlichster Dank. Sodann sei hiermit auch sämtlichen mitwirkenden eidgenössischen, kantonalen, kommunalen und privaten Amtsstellen, vor allem aber den hilfsbereiten Bahnverwaltungen, sowie — keineswegs zuletzt — den Herren Generalsekretären Nationalrat Rob. Bratschi, vom Schweizerischen Eisenbahner-Verband, Ingenieur A. Schaetz, vom Verband Schweizerischer Transportanstalten, und Dr. F. Hess, von den Schweizerischen Bundesbahnen, ihre sehr geschätzte Unterstützung bestens verdankt.

Arlesheim bei Basel, im Mai 1938. *Der Verfasser.*

ERSTER TEIL

I. Abschnitt

Einleitung

Der Gegenstand der Untersuchung

Objekt der vorliegenden Arbeit ist die *interessante*, insbesondere aber seit dem Ausbruch des Weltkrieges im Monat August 1914 wechselvolle *Geschichte des Besoldungswesens der schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten*, standen sich doch im Kampf um die Gestaltung der Einkommensverhältnisse des Bahnpersonals die Zentralverwaltungsbehörden der als Verkehrsträger fungierenden und daher einer sehr weitgehenden, strengen staatlichen Oberaufsicht unterworfenen Bahnunternehmungen und die kraftvoll aufstrebenden gewerkschaftlichen Organisationen der Eisenbahnerschaft mit ihrer — wenigstens bis in die späte Nachkriegszeit hinein — grundverschiedenen Einstellung zu den beide Teile gleicherweise berührenden sozialpolitischen Problemen und ihrer Lösung gegenüber.

In den folgenden Abschnitten, bzw. Kapiteln soll versucht werden, in skizzenhafter Zusammenfassung darzulegen, wie der bei allen Auseinandersetzungen über die Gehalts- und Lohnverhältnisse zwischen den höchsten Verwaltungsorganen der Eisenbahnunternehmungen und der Eisenbahnerschaft zwangsläufig eingetretene Ausgleich der Kräfte ökonomischer Selbsterhaltung im Verlauf des Zeitraums 1913—1937 in der Schweiz, unter dem Einfluß verschiedener mit- und gegeneinander wirkender Faktoren, vor sich gegangen ist und welche Folgerungen für die Zukunft daraus sowohl im Interesse der Allgemeinheit als auch der unmittelbar Beteiligten zu ziehen sind.

II. Abschnitt

Die Erfassung und Einordnung der Bahnen und des Bahnpersonals

A. Die Bahnen.

Die in dem Begriff der Eisenbahn zusammengefaßten, von privat- oder öffentlich-rechtlichen Körperschaften nach privat-, bzw. gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen betriebenen, staatlich konzessionierten und bis unmittelbar nach dem Weltkrieg mit einem faktischen Verkehrsmonopol ausgestatteten, zur Beförderung von Personen, Gütern und Tieren innerhalb der zugestandenen Strecken auf der Schiene mittels elektrischer oder Dampftriebkraft bestimmten Transportanstalten können ganz verschieden klassifiziert werden, je nachdem die Art und die Intensität des Verkehrs, die jährliche Betriebsdauer, bau-, bzw. betriebstechnische Besonderheiten oder die Rechtsform der Unternehmungen als Kriterium dienen. Keine dieser Gruppierungsweisen vermag jedoch im Rahmen der vorliegenden Arbeit, d. h. vom Standpunkt der Besoldungspolitik aus, zu genügen, weil unberücksichtigt bleibt,

a) daß die dienstlichen Anforderungen an das gesamte Personal oder an wesentliche Teile desselben je nach der besonderen Aufgabe, sowie nach der Bau- und Betriebsweise verschieden sind;

b) daß je nach der Betriebsführung der Bahnen nach privat- oder nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen die Haltung der Verwaltungsbehörden in Personal-, bzw. Besoldungsangelegenheiten prinzipiell verschieden ist.

Die beiden gestellten Bedingungen sind vielmehr bloß dann erfüllt, wenn die Verkehrsanstalten — unter Ausschluß der in der Regel nicht vergleichbaren Drahtseilbahnen — nach dem folgenden, hier inskünftig maßgebenden Schema gruppiert werden:

1. Vollbahnen (normalspurige Bahnen),
2. Ueberlandbahnen,
3. Gebirgsbahnen,
4. private Trambahnen,
5. städtische Trambahnen.

B. Das Bahnpersonal.

Die Gesamtheit der bei einem Bahnunternehmen beschäftigten Personen wird in der vorliegenden Arbeit als folgendermaßen gruppiert vorausgesetzt:

1. nach dem Beruf (Dienstzweige und -kategorien):
   I. Typische Dienstzweige:
      1. a) Unterhalt, b) Aufsicht } der Bahn = Bahndienst;
      2. Stationsdienst;
      3. Zugsbegleitung;
      4. Fahrdienst.
   II. Nichttypische Dienstzweige:
      1. Allgemeine Verwaltung;
      2. Hilfs-Betriebsdienste:
         a) Werkstättedienst;
         b) Zentralendienst elektrischer Bahnen.
2. nach der Stellung im Beruf (Art der Arbeitsleistung):
   I. Arbeiter, II. Angestellte, III. Beamte } = Bahnbedienstete (-funktionäre).

Die vom Eidg. Eisenbahndepartement angewandte Klassifikation nach dem Berufe ist hier nicht brauchbar, da sie zum Teil nur sehr bedingt miteinander im Zusammenhang stehende Dienstzweige in eine Gruppe zusammenfaßt und zwischen typischen und nichttypischen, d. h. auch in nicht dem Verkehrsgewerbe angehörenden industriellen Etablissementen anzutreffenden Dienstzweigen keinen Unterschied macht.

Anderseits erweist sich die obige Gruppierung der Bahnbediensteten nach der Stellung im Beruf — obwohl sie vom Rechtsstandpunkt aus anfechtbar ist — für den Sozialwirtschaftler und -politiker als zweckmäßig, indem sie der abgestuften Verantwortlichkeit der drei Personalgruppen, sowie dem Umstand, daß die Beamten mit Bezug auf die Besoldung vielfach etwas anders behandelt werden als die Angestellten und diese wieder anders als die Arbeiter, Rechnung trägt.

C. Der zahlenmäßige Bestand der Bahnen und des Bahnpersonals im Jahre 1930.

Die *Tabellen 1, 2, 3, 4 und 4a* orientieren auf Grund der amtlichen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1930 und des bis auf den Stand vom 31. Dezember 1930 nachgeführten amtlichen Verzeichnisses der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. Mai 1923 über den Bestand der Bahnen und die Zahl der Bahnbediensteten am Schluß der Untersuchungsperiode, sowie über die Entwicklung des Bahnnetzes bis zu diesem Zeitpunkt; alles Nähere ist aus ihnen ersichtlich. Hier sei nur die wichtige Tatsache erwähnt, daß nicht

alle Verkehrsanstalten in den engeren Untersuchungskreis der vorliegenden Arbeit einbezogen werden konnten, sondern, wie aus der Tabelle 3 hervorgeht, lediglich ungefähr drei Fünftel ihres Gesamtbestandes, welche jedoch, sofern die Schweizerischen Bundesbahnen inbegriffen sind, praktisch die ganze Eisenbahnerschaft, andernfalls immer noch erheblich mehr als vier Fünftel des Gesamtpersonalbestandes beschäftigten. Es darf daher ruhig festgestellt werden, die Untersuchungsergebnisse dieser Arbeit besäßen nicht allein repräsentativen Charakter, sondern seien wenigstens hierin eine nahezu erschöpfende Darstellung der Besoldungsverhältnisse des schweizerischen Eisenbahnpersonals.

Der Grund für die Wahl des Jahres 1930 als Erhebungsjahr liegt darin, daß die vorliegende Arbeit damals in Angriff genommen worden ist. Bis zur Gegenwart haben sich die Daten der Tabellen 1, 2, 3, 4 und 4a nur verhältnismäßig wenig oder gar nicht geändert.

Von den ursprünglich in den Untersuchungsbereich der vorliegenden Arbeit gezogenen Transportanstalten sind im Verlauf der Untersuchungsperiode ausgeschieden, bzw. in anderen Unternehmungen aufgegangen Ende 1926 die Huttwil-Eriswil-Bahn infolge ihrer Fusion mit der Langenthal-Huttwil-Bahn, sowie die Bern-Worb-Bahn und die Worblental-Bahn wegen ihres Zusammenschlusses in der neu gegründeten Gesellschaft der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen, während die Stadt Zürich, bzw. die Städtische Straßenbahn Zürich auf 1. Mai 1931 die Trambahn Zürich-Oerlikon-Seebach und die Limmattal-Straßenbahn käuflich erworben hat.

ZWEITER TEIL

III. Abschnitt

Die allgemeinen Voraussetzungen für die Gestaltung der Besoldungsverhältnisse des schweizerischen Eisenbahnpersonals

Die Entwicklung des Besoldungswesens der schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten muß unumgänglich unter Berücksichtigung von vier sehr wesentlichen Voraussetzungen, nämlich der staatlichen, bzw. eidgenössischen Eisenbahnlegislatur, der wirtschaftlichen Lage der Bahnunternehmungen, der Lebenshaltungskosten und der dienstlichen Inanspruchnahme des Bahnpersonals behandelt und beurteilt werden.

A. Die staatliche Eisenbahngesetzgebung.

Die sich auf das Eisenbahnwesen beziehende Bundeslegislatur trägt als Ausfluß der zur Zeit ihrer Ausarbeitung vorhandenen parteipolitischen Konstellationen bis kurz nach dem Weltkrieg durchaus das Gepräge der liberalistischen Ideologie der radikal-, bzw. freisinnig-demokratischen Partei, welche bis zum Jahre 1919 in der Bundesversammlung die absolute Mehrheit besessen hat. Darin liegt insbesondere die Erklärung für die Nichtausnützung gesetzgeberischer Möglichkeiten mit Bezug auf die Ordnung des Besoldungswesens bei den staatlichen konzessionierten Verkehrsanstalten.

Die Bundesverfassung vom 27. Juni 1848 enthielt, der ursprünglichen reinliberalistischen Ideologie von der Nichteinmischung des Staates in Wirtschaftsfragen entsprechend, noch keine sich unmittelbar auf das im ersten Aufblühen begriffene schweizerische Eisenbahnwesen beziehende Bestimmung; die eingetretenen Verhältnisse zwangen aber die Bundesbehörden trotzdem

bald zunächst zum Erlaß des ersten Eisenbahngesetzes, vom 28. Juli 1852, und sodann des die Eisenbahnhoheit ausdrücklich von den Kantonen auf den Bund übertragenden zweiten, gegenwärtig noch im wesentlichen fast unverändert geltenden Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872, auf welchem, außer auf Artikel 26 der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874, sowie — während des Weltkrieges — auf dem Bundesbeschluß betr. Maßnahmen zum Schutze des Landes und zur Aufrechterhaltung der Neutralität, vom 3. August 1914, die ganze seitherige eidgenössische Eisenbahnlegislatur beruht. Diese hat sich, mit dem Ziel der Herstellung einer rechtlichen Ordnung nach einheitlichen Richtlinien, zwar auf die verschiedensten Teilgebiete des Eisenbahnwesens erstreckt, aber die grundsätzlich den Bestimmungen des Obligationenrechts über den Dienstvertrag unterliegenden Anstellungs- und Besoldungsverhältnisse des Bahnpersonals bloß insoweit speziell berührt, als dessen Arbeitszeit, sowie das Wohlfahrtskassenwesen gesetzlcih geregelt worden sind, was indes im Rahmen der hier durchzuführenden Untersuchungen belanglos, bzw. nebensächlich ist. Es muß zwar festgestellt werden, daß auch über die Finanzierung der Bahnen — welches Problem vor allem im Zusammenhang mit der finanziellen Rekonstruktion mancher Transportanstalten selbst für die Bahnfunktionäre, im Hinblick auf die Höhe des künftigen Diensteinkommens, eine gewisse Bedeutung erlangte — nur unzulängliche, sogar hinter der kantonalen Eisenbahnsubventionsgesetzgebung insofern zurückstehende eidgenössische Vorschriften existieren, als über das Verhältnis zwischen den eigenen und den fremden Mitteln eines Unternehmens nichts bestimmt worden ist.

Die Tatsache der sozusagen vollständigen Nichtbeachtung zweier so außerordentlich wichtiger Fragen, wie der Finanzierung der Bahnen und der Besoldung des Bahnpersonals, durch die Bundeslegislatur liegt hauptsächlich in der bis in die letzten Jahre hinein ganz verschiedenen, teils durch weltanschauliche und teils durch politische Beweggründe bedingten Stellungnahme der zunächst durch eine solche Gesetzgebung berührten Bahnverwaltungen und des mehrheitlich gewerkschaftlich organisierten Bahnpersonals, sowie der Bundesbehörden selbst begründet. Die in den Eisenbahnverwaltungen maßgebenden Kreise stehen in der Bundesversammlung hinter den Handel und Industrie repräsentierenden liberalen, bzw. konservativen Parteivertretern; sie lehnen jede Einmischung des Staates in ihre privatwirtschaftliche Interessensphäre grundsätzlich ab, es sei denn, sie zögen für sich möglichst nur Nutzen daraus. Die Eisenbahnergewerkschaften glaubten bis zum Schluß des Weltkrieges, diese einseitig orientierte

Politik nicht unterstützen zu sollen; anderseits besitzen sie bis heute bei den auf privatwirtschaftlicher Basis gegründeten Bahnunternehmungen — d. h. also: nicht bei den Regiebetrieben öffentlichrechtlicher Körperschaften — mangels eigener Vertreter in deren Verwaltungsbehörden meist noch zu wenig Einblick in die ökonomische Lage der Verkehrsanstalten, um selbst die finanzielle Tragweite ihrer Besoldungsbegehren voll ermessen zu können. Der Bundesrat als oberstes Exekutivorgan der Eidgenossenschaft nahm stets darauf Bedacht, die Finanz- und Besoldungspolitik der Privatbahnverwaltungen nicht zu beeinträchtigen, solange sie das allgemeine öffentliche Interesse nicht erheblich störte. In die Besoldungsangelegenheiten der Eisenbahnerschaft griff er bloß dann ein, wenn seine Vermittlung auch den Verwaltungsbehörden der Transportanstalten genehm war, was keineswegs immer zutraf; erstmals spielte der Bundesrat seine Vermittlerrolle im Jahre 1896 anläßlich des Nordostbahnstreiks, in der neueren Zeit vor allem wiederholt in den ersten Nachkriegsjahren. Ein vom National- und vom Bundesrat in der Sommersession 1931 der Bundesversammlung entgegengenommenes Postulat Bratschi über den Erlaß bundesrechtlicher Vorschriften betreffend die Erledigung von Streitigkeiten über das Arbeitsverhältnis von weder dem eidgenössischen Fabrikgesetz, noch der bestehenden kantonalen Gesetzgebung unterstellten Unternehmungen bezweckt u. a. auch die Behebung der in dieser Hinsicht bei den Privatbahnen vorhandenen Mängel[1].

B. Die wirtschaftliche Lage der Bahnen.

§ 1: Die den ökonomischen Stand der Bahnen allgemein bestimmenden Faktoren.

Dem für die Eisenbahn-Transportanstalten geltenden Rechnungsschema[2] gemäß kommt die nachstehende Gruppierung der die wirtschaftliche Lage der Verkehrsunternehmungen primär bedingenden wichtigsten Faktoren zustande:

A. Faktoren, die auf den ökonomischen Stand der Bahnen in *positivem* Sinne wirken:
   1. die Betriebseinnahmen;
   2. der Ertrag der Wertbestände und Guthaben;

[1] Dem Postulat Bratschi ist inzwischen durch den Bundesratsbeschluß über außerordentliche Maßnahmen betreffend die Kosten der Lebenshaltung (vgl. Art. 1, lit. c), vom 27. September 1936, bis zu einem gewissen Grad Rechnung getragen worden.

[2] Vgl. die bundesrätliche Verordnung über die Aufstellung und Vorlage der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahnunternehmungen, vom 7. November 1913, S. 5 ff.

3. der Ertrag verpachteter Bahnstrecken;
4. der Rohertrag aus dem Betrieb von Nebengeschäften;
5. die Betriebssubventionen;
6. die Gewinnreserven (echte Reserven).

B. Faktoren, die auf den ökonomischen Stand der Bahnen in *negativem* Sinne wirken:

1. die Betriebsausgaben, mit spezieller Berücksichtigung der Kosten:
   a) des Personals der allgemeinen Verwaltung,
   b) des Unterhalts und der Erneuerung der Bahn, der mechanischen und elektrischen Einrichtungen, sowie des Rollmaterials,
   c) der Betriebskraft (Fahrstrom-, bzw. Kohlenkosten),
   d) des gesamten Personals;
2. die Passivzinsen;
3. die Entschädigung für gepachtete Bahnstrecken;
4. der Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften;
5. die gesetzlichen Abschreibungen;
6. die gesetzlich-statutarisch-reglementarischen Reserven, bzw. Abschreibungen.

Dabei sind unter den positiv, bzw. negativ wirkenden Faktoren diejenigen verstanden, durch welche an und für sich den Bahnen entweder direkt Geldmittel zugeführt (A1—A5), bzw. entzogen (B1—B5) werden oder die finanzielle Leistungsfähigkeit der Unternehmungen mittelbar zu- (A6), bzw. abnimmt (B6).

Von den *für die wirtschaftliche Lage der Bahnen günstigen* Faktoren sind die häufig entweder in erster Linie aus dem Personenverkehr oder — bei anderen Bahnunternehmungen — die vorwiegend aus dem Gepäck-, Güter- und Tierverkehr stammenden *Betriebseinnahmen* sicher der lebenswichtigste. Sie dienen vor allem zur Deckung der Betriebsausgaben, und der wenigstens normalerweise zu erwartende Betriebseinnahmenüberschuß soll zusammen mit den übrigen realen Einkünften der Transportanstalten vor allem zur Bestreitung sämtlicher übrigen Aufwendungen, sowie gegebenenfalls für eine angemessene Rendite des Gesellschaftskapitals ausreichen. Die Einkünfte aus dem Betrieb hängen ihrerseits namentlich von der Tarifgestaltung, dem Stand der allgemeinen Wirtschaftskonjunktur und außerdem davon ab, ob die Bahnen durch andersgeartete Verkehrsunternehmungen konkurrenziert werden oder nicht.

Für fast alle Transportanstalten hat der *Ertrag der Wertbestände und Guthaben* bereits vor dem Weltkrieg und erst recht in der Kriegs- und unmittelbaren Nachkriegszeit keine über-

ragende Bedeutung erlangt, weil die Mehrzahl der schweizerischen Bahnen kaum je in die Lage gekommen ist, eigene Mittel in relativ erheblichem Umfang anderweitig gewinnbringend anzulegen. Den wohl augenfälligsten Ausnahmefall bildet die Rheintalische Straßenbahn, deren Gesellschaft im Jahre 1910 ein ihr gehörendes Elektrizitätswerk günstig veräußern und mit dem jährlichen Zinserträgnis der erhaltenen Kaufsumme ihre frühere Dividendenpolitik wenigstens bis Ende 1930 fortsetzen konnte.

Obgleich mehrere Unternehmungen mit schon seit kürzerer oder längerer Zeit ganz oder teilweise von anderen Transportanstalten pachtweise betriebenen Bahnlinien existieren, ist im Rahmen der vorliegenden Arbeit eigentlich bloß der Fall der Arth-Rigi-Bahn von Interesse, und zwar deshalb, weil hier der *Ertrag verpachteter Bahnstrecken* eine besonders wichtige Rolle spielt. Die Gründe dafür sind in dem sich auf eine Teilstrecke der ARB beziehenden Pachtverhältnis zwischen diesem Unternehmen und der (Vitznau-)Rigi-Bahn zu suchen, welches die Behandlung und Erledigung der Besoldungsangelegenheiten des Personals der Arth-Rigi-Bahn durch deren Zentralverwaltungsorgane nicht unmerklich beeinflußt hat. Ende 1930 gab es im ganzen 9 mit anderen Transportanstalten in einem Pachtverhältnis stehende Bahnunternehmungen.

Der *Rohertrag aus dem Betrieb von Nebengeschäften*, d. h. von solchen Unternehmungen, die — in vereinzelten Fällen tatsächlich als Hauptgeschäft — unabhängig vom Bahnbetrieb existieren können und deren Baukonto in der Bilanz von demjenigen der Bahn ausgeschieden ist, darf nicht durchwegs gleich beurteilt werden; denn je nachdem es sich um Schiffahrtseinrichtungen, öffentliche Beleuchtungs- und Kraftanlagen, Hotels und Restaurants, Wohngebäude und Liegenschaften, insbesondere Beamten- und Angestelltenwohnungen, Kraftwagenbetriebe oder andere Nebengeschäfte handelt, ist die Frage nach der damit verbundenen Absicht der Reingewinnerzielung verschieden zu beantworten. Im Jahre 1930 bestanden 42 Eisenbahn-Transportanstalten mit angegliederten Betrieben der erwähnten Art.

Die — pro 1930 an 17 Verkehrsunternehmungen ausgerichteten — *Betriebssubventionen* stellen finanzielle Beihilfen dar, die zur gänzlichen oder teilweisen Deckung von Verlusten dienen, welche den Verwaltungen durch den Betrieb von Bahnstrecken entstehen, an dessen Aufrechterhaltung die Subventionäre jedoch großes Interesse besitzen; sie sind mit den rückzahlbaren, bzw. bloß gewinnberechtigten Subventionen nicht zu verwechseln.

In den *Gewinn- oder echten Reserven* erfolgt eventuell die Aufspeicherung von Teilen des nach der Verzinsung der fremden

Mittel, den reglementsgemäßen Einlagen in den gesetzlich vorgeschriebenen Erneuerungsfonds, der ordentlichen Aeufnung der statutarischen oder reglementarischen Spezialfonds und den gesetzlich erforderlichen Abschreibungen resultierenden Reingewinnes, und zwar zum Zweck der Inanspruchnahme beim Eintritt ungewöhnlicher Ereignisse oder Verhältnisse. Die weiter unten erörterten, gemäß Rechnungsgesetz ohne Rücksicht auf die Betriebserträgnisse aus dem Rohgewinn zu dotierenden Spezialfonds können nur insoweit als echte Reserven gelten, als ihnen aus dem Reingewinn noch außerordentliche Einlagen zugewiesen worden sind. Bei den Gewinnreserven ist zu unterscheiden zwischen zweckgebundenen, die hier lediglich bedingt, und nicht zweckgebundenen, welche dagegen in erster Linie in Frage kommen. Die Bahnen mit echten Rücklagen — im Jahre 1930 waren es zirka 30 — pflegten, in der Kriegs- und direkten Nachkriegszeit ausgenommen, in Anbetracht der im großen und ganzen nie sehr günstigen Finanzlage der Transportanstalten sonst stets relativ zahlreich zu sein.

Von den *die wirtschaftliche Lage der Verkehrsunternehmungen in negativem Sinne beeinflussenden Faktoren* werden unter den *Betriebsausgaben* die *Kosten des Personals der allgemeinen Verwaltung* im Hinblick erstens auf die Höhe ihres Anteils an den gesamten Betriebsaufwendungen, zweitens auf das vorhandene Betriebssystem (Dampf- oder elektrische Traktion) und drittens auf die nicht wenigen, durch mehrere Direktions-, bzw. Verwaltungsgemeinschaften unter sich verbundenen Bahnunternehmungen speziell zu reden geben. Die *Kosten des Unterhalts und der Erneuerung der Bahnanlagen und -einrichtungen* besitzen als Ganzes für die Finanzlage der Verkehrsanstalten eine nicht zu unterschätzende Bedeutung, was insbesondere in den Weltkriegsjahren klar zutage trat, als die Preise für Ersatzmaterialien schließlich auf die zwei- bis fast sechfache Vorkriegshöhe kletterten. Dieselbe Erscheinung, nur noch ausgeprägter, zeigt sich auch bei den *Kosten der Betriebskraft*, soweit Dampfbahnen in Betracht fallen, indem deren völlige Abhängigkeit vom Ausland mit Bezug auf die Belieferung mit Brennmaterialien — der Kohlenpreis stieg im Jahre 1918 auf den achtfachen Vorkriegsstand — überdies nicht bezweifelt werden kann. Die elektrisch betriebenen Transportanstalten hatten, ganz besonders während der allgemeinen kriegszeitlichen Teuerung, den dampfbetriebenen gegenüber stets den merklichen, bei den von der Dampf- zur elektrischen Traktion übergegangenen Bahnen infolge der Mehrbelastung des Zinsenkontos durch den Umbau allerdings in der Regel wenigstens teilweise wettgeschlagenen Vorteil wesentlich niedrigerer Energie-

beschaffungskosten für sich. Als *Ausgaben für das gesamte Personal* sind in der vorliegenden Arbeit alle Aufwendungen zugunsten der Bahnbediensteten, mit Ausnahme der aus Zweckmäßigkeitsgründen zu den hier nicht speziell berücksichtigten Nebenkosten gerechneten Verwaltungsbeiträge an die Versicherungskassen und anderen Wohlfahrtseinrichtungen, verstanden. Wenn die Personalausgaben bei den Transportanstalten nicht allein relativ, sondern auch absolut den größten Teil — gewöhnlich 60—75 % — der Betriebskosten überhaupt beanspruchen, so erklärt sich das aus dem grundsätzlichen Unterschied zwischen den Verkehrs- und den Fabrikationsbetrieben, der darin besteht, daß diese Waren herstellen, jene hingegen *Dienste* leisten und somit kein Lager von Rohstoffen oder Halbfabrikaten benötigen. In den Betriebsrechnungen sind zwar gewöhnlich immer etwa 10—25 % der Aufwendungen zugunsten der Bahnbediensteten nicht offen ausgewiesen; das rührt davon her, daß die bereits (S. 24) zitierte Bundesratsverordnung den Bahnverwaltungen erlaubt, die für Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten erfolgten personellen Ausgaben in den dafür bestimmten Rubriken unausgeschieden zu verrechnen, welches Zugeständnis meistens ausgenützt zu werden pflegte. Es bleibt deshalb nichts anderes übrig, als im Rahmen dieser Arbeit auf die frei ersichtlichen, sogenannten *reinen* Personalkosten abzustellen, in der wahrscheinlich berechtigten Annahme, ihre Entwicklungstendenzen hätten denjenigen des zugehörigen Gesamtbetrages jederzeit annähernd entsprochen.

Der *Betriebskoeffizient* zeigt das Verhältnis der gesamten Betriebsausgaben zum Total der Betriebseinnahmen an; sind jene höher als diese, so erhält er ein negatives Vorzeichen.

Die *Passivzinsen* als neben den Personalkosten wichtigster Belastungsposten der Transportanstalten sind der Preis für die in den Unternehmungen langfristig (feste Anleihen), bzw. kurzfristig (Kreditoren) angelegten, unbedingt verzinslichen fremden Mittel; die langfristigen rückzahlbaren Subventionen, sowie die unter den schwebenden Schulden figurierenden verfallenen Titel und Coupons, Ratazinse usw. besitzen keinen Anspruch auf Zins. Die Zinsenlast ist zunächst vom Zinsfuß abhängig, der sich seinerseits nach der allgemeinen Kapitalmarktlage im Zeitpunkt der Aufnahme, bzw. Konversion eines Anleihens, nach dessen Sicherheit und nach der Kreditwürdigkeit des Unternehmens überhaupt richtet.

Die reziproke Bedingtheit der Erfüllbarkeit der Zinsverpflichtungen, sowie der Personalaufwendungen kann zusammenfassend wie folgt gekennzeichnet werden:

Je nach der Konjunkturempfindlichkeit des Verkehrs und der

Betriebseinnahmen der Bahnen, je nach der Durchführbarkeit von Fahrplanänderungen und Tarifmaßnahmen, je nach dem Verhältnis zwischen Zinsenlast und Betriebseinkünften sehen sich die das finanzielle Gleichgewicht ihrer Unternehmungen zu erhalten bestrebten Verwaltungsbehörden in die Lage versetzt, die Aufwendungen für den Betrieb derart zu manipulieren, daß die Erfüllung des Zinsendienstes nach Möglichkeit gewährleistet ist. Im besonderen muß mit Bezug auf die mit fremden Mitteln mehr oder weniger stark belasteten Bahnunternehmungen festgestellt werden, daß sich bei steigender Konjunktur und infolgedessen zunehmender Frequenz keine Schwierigkeiten bieten und sogar die Möglichkeit besteht, einzelnen Betriebskostenfaktoren im Rahmen des Totals der Betriebsausgaben ein größeres Gewicht zu geben, wenn nicht gleichzeitig infolge einer Erhöhung des Bestandes der fremden Mittel, bzw. des Zinsfußes die Erfüllung des Zinsendienstes unverhältnismäßig erschwert wird. Bei sinkender Konjunktur und nicht reduzierbarem Fahrplan erweist es sich hingegen vielfach als notwendig, den Einfluß eines oder mehrerer Betriebskostenfaktoren auf den Betriebsertrag als Ganzes einzuschränken. Weil sich in diesem Falle die Aufwendungen für das Personal als belastischster, am leichtesten und mit dem relativ stärksten materiellen Erfolg an seinem Gewicht für das gesamte Betriebsergebnis zu beschneidender Ausgabeposten erweisen, so resultiert im Hinblick darauf konsequenterweise das Bestreben der Bahnverwaltungsbehörden, vor allem an diesem Punkt mit Sparmaßnahmen ein- und sie nach Möglichkeit durchzusetzen. Ob ein derartiger Schritt getan wird, hängt also weit weniger von einem bestimmten Verhältnis zwischen den eigenen und den fremden Mitteln der Transportanstalten als vielmehr davon ab, ein wie großer Teil des Betriebsüberschusses durch die Zinsenlast beansprucht wird, und insbesondere, ob die Einkünfte aus dem Verkehr bei einem an sich erschwerten Zinsendienst eine der Erhöhung der Zinsenlast mindestens entsprechende Zunahme erfahren haben oder nicht.

Das Aktien- oder Grundkapital der in die privatrechtliche Form gekleideten Eisenbahn-Transportanstalten kann, sofern es sich nicht ausnahmsweise um kumulativ verzinsliches Prioritätsaktienkapital handelt, erst Anspruch auf einen bedingten Zins, d. h. auf eine Dividende erheben, falls die Ausschüttung einer solchen nach der Erfüllung aller finanziellen Verpflichtungen aus dem Reingewinn noch möglich ist. Trotz des den privatwirtschaftlichen Unternehmungen sonst eigenen Gewinnstrebens zeigt indes die Beobachtung u. a., daß bei den Privatbahnen das erwerbswirtschaftliche Gewinnprinzip in dem Maße hinter das gemeinwirtschaftliche Verzinsungsprinzip zurücktrat wie der auf vermehrte

finanzielle Beteiligung gegründete Einfluß der öffentlich-rechtlichen Körperschaften, vor allem der Kantone und Gemeinden, in den Privatbahnverwaltungen wuchs.

Die *Entschädigung für gepachtete Bahnstrecken* stellt einfach das Gegenstück zum Ertrag verpachteter Bahnstrecken und der *Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften* dasjenige zum Rohertrag aus demselben Geschäftszweig dar, von welchen beiden Aktivposten anderweitig (S. 26 f.) schon die Rede gewesen ist, sodaß hier weitere Ausführungen darüber außer Betracht fallen können.

Die *gesetzlichen Abschreibungen* haben zur Hauptsache die im Rechnungsgesetz vorgesehene Tilgung der aus irgendwelchem Grund untergegangenen Werte oder Anlagen der Transportanstalten zum Zweck und müssen prinzipiell — wie die Passivzinsen — auch dann in voller Höhe verbucht werden, wenn die Betriebseinnahmen nicht ausreichen sollten. Der Betrag der abzuschreibenden Werte oder Anlagen kann jedoch als außerordentlicher Verlust, bzw. als keine realen, sondern lediglich fiktive Vermögensteile darstellender Posten mit der Bezeichnung „zu tilgende Verwendungen" vorübergehend auf die Aktivseite der Bilanz gesetzt und dann, statt unter einem Mal, durch mehrmalige Zuschüsse aus den jährlichen Betriebseinkünften nach und nach zum Verschwinden gebracht werden. Diese Methode entlastet die Finanzen der betreffenden Bahnen und vermindert die Gefahr des Zwangs zur Einschränkung der ordentlichen Betriebskosten, insbesondere der Personalausgaben.

Die Speisung der *gesetzlich-reglementarischen, sowie der statutarisch-reglementarischen Reserven,* zu welchen in erster Linie der Erneuerungs-, bzw. der Reservefonds zählen, muß desgleichen unter allen Umständen aus dem Rohertrag der Verkehrsanstalten erfolgen; die fraglichen Rückstellungen sind darum unecht und in Wirklichkeit — beim Reservefonds: vorzeitig vorgenommene — Abschreibungen. Die Besoldungspolitik der Bahnverwaltungen wird indes durch die gesetzlich verlangte Dotierung des Erneuerungsfonds kaum beeinflußt, zumal eventuelle Fehlbeträge in dessen Bestand als „zu tilgende Verwendungen", d. h. als fiktive Aktiven behandelt werden und die Höhe der normalen Einlagen in den Erneuerungsfonds sich bei den Nebenbahnen nach den im Einzelfall maßgebenden besonderen Verhältnissen richten kann. Aehnlich steht es mit den statutarisch-reglementarischen Reserven, deren Dotierung — diejenige des Reservefonds immerhin ausgenommen — von den Zentralverwaltungsbehörden den veränderten Existenzbedingungen der Transportanstalten angepaßt werden kann. Eventuelle Fehlbeträge im Sollbestand dieser Reserven sind, wie die Passivzinsen, dagegen nicht auf das Konto

der „zu tilgenden Verwendungen" übertragbar. Inwieweit sowohl die gesetzlich- wie die statutarisch-reglementarischen Rückstellungen im Notfall zugunsten des Personals zu Hilfe gezogen werden dürfen, hängt nicht nur davon ab, ob die aus dem Rohertrag geäufneten, also unechten Reserven als solche diese Absicht nicht im vornherein verbieten, sondern auch davon, ob ihr die individuelle Zweckbestimmung der Spezialfonds zuwiderläuft oder nicht. Die erste Frage ist insofern bejahend zu beantworten, als die Aeufnung der betreffenden Fonds durch reale Verkehrseinnahmen gedeckt und nicht bloß buchmäßig vorgenommen worden ist, die zweite hingegen insoweit, als die Reserven nicht, bzw. lediglich derart zweckgebunden sind, daß sie sich zur Not noch zugunsten des Personals verwenden lassen. In jedem Falle aber müßten solche Rückstellungen wenn nicht überhaupt liquid, so doch leicht realisierbar angelegt sein.

§ 2: *Der ökonomische Stand der Bahnen in zahlenmäßiger Darstellung.*

Eine detaillierte Veranschaulichung der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahn-Transportanstalten hat in erster Linie auf eine möglichst einfache, indes zweckentsprechende Gliederung der gesamten Darstellung, die Auswahl der in die Tabellen aufzunehmenden Bahnunternehmungen, sowie auf die Wahl der Zeitabschnitte oder Zeitpunkte, für welche die Darstellung erfolgen soll, zu achten.

Die Darstellung geschieht in die untereinander in innerem Zusammenhang stehenden *Tabellen 5, 6, 7, 8, 9a und 10* aufgegliedert, von denen immer die nächstfolgende die früheren ergänzt.

Die Untersuchung beschränkt sich im allgemeinen auf diejenigen Verkehrsanstalten, für welche das zur Erörterung der Entwicklung der Besoldungsansätze der Bahnfunktionäre seit der unmittelbaren Vorkriegszeit unentbehrliche Unterlagenmaterial für die großen Besoldungsübersichten I—VI möglichst lückenlos beschafft werden konnte, wobei die Liste der Bahnunternehmungen in den Tabellen 5—10 allerdings noch durch einige wichtige mitbetriebene Linien erweitert ist.

Da eine Darstellung des ökonomischen Standes der Bahnen für jedes Jahr der Untersuchungsperiode, analog dem Verfahren bei der Aufmachung der Besoldungsübersichten I—VI, sehr zeitraubende Berechnungen erfordern würde, ist sie auf bestimmte, möglichst allgemein für die Entwicklung der wirtschaftlichen Lage der Transportanstalten typische Zeitpunkte, d. h. auf die Jahre 1913, 1915, 1920, 1923, 1926 und 1930, sowie teilweise auch 1936 beschränkt; damit sind zwar gewisse Nachteile, namentlich mit Bezug auf die Auswertung der Endsaldi in der Tabelle 8, verbun-

den, welche indes nicht allzu schwer ins Gewicht fallen. Die begreiflicherweise spezielles Interesse erweckenden, in den Tabellen 5—10 jedoch vernachlässigten Personalausgaben der Periode 1916—1919 werden später, in anderem Zusammenhang, die ihnen gebührende Würdigung erfahren.

Die den Grundstock aller 7 Tabellen, d. h. die Ausgangsbasis für die allfällig in diesen und mit ihrer Hilfe durchgeführten Berechnungen bildenden Daten sind der vom Eidgenössischen Eisenbahndepartement veröffentlichten Eisenbahnstatistik entnommen.

C. Die Kosten der Lebenshaltung.

Die Lebenshaltungskosten sind ein Faktor, mit welchem die Bahnverwaltungen in ihrem eigenen Interesse hinsichtlich der möglichsten Erhaltung der physischen und geistigen Leistungskraft der Bahnbediensteten bei deren Besoldung auf alle Fälle rechnen müssen; das bedeutet nichts anderes als die Notwendigkeit, festzustellen, ob und in welchem Maße die Höhe des Arbeitseinkommens des Personals mit der Entwicklung der Kosten der gesamten Lebenshaltung während des Untersuchungszeitraumes bei den Bahnen Schritt gehalten hat. Zu diesem Zweck muß eine Preisstatistik zu Hilfe gezogen werden können, welche folgende drei Hauptbedingungen erfüllt:

1. Sie hat sich über möglichst alle Bedarfskategorien des Lebensunterhalts zu erstrecken;
2. sie hat den die Preisbildung in den verschiedenen Landesgegenden beeinflussenden besonderen Verhältnissen tunlichst Rechnung zu tragen;
3. sie hat sich über den ganzen, diesen Untersuchungen unterworfenen Zeitraum zu erstrecken.

Den eben erwähnten Anforderungen entsprechen nun von den in der Schweiz gebräuchlichen Preisstatistiken weder die amtlichen der Städte Basel, Bern und Zürich, noch diejenige des Verbandes Schweizerischer Konsumvereine (VSK) in allen Teilen. Vielmehr kommt bloß die Lebenshaltungsstatistik des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA) in ihrer gegenwärtigen Ausgestaltung in Frage; jedoch selbst sie macht noch besondere Erhebungen über die Steuerbelastung notwendig, indem sie nur Nahrungs- und Genußmittel, Brenn- und Leuchtstoffe, Bekleidung, sowie Wohnungsmiete, also nicht einmal den ganzen Zwangsbedarf erfaßt, während der Wahlbedarf auch hier überhaupt unberücksichtigt bleibt. Trotz dieser Mängel vermag der ein Bild von den (jahres-)durchschnittlichen Kosten der Lebenshaltung vermittelnde *BIGA-Index* seine Aufgabe im Rahmen der vorliegenden Arbeit zu erfüllen, da es sich im wesentlichen einzig darum han-

delt, die Veränderungen der Besoldungsansätze mit der allgemeinen Tendenz der Preisbewegung zu vergleichen. In den Besoldungsübersichten I—VI figuriert allerdings auch der VSK-Index, erstens, weil anläßlich der Darstellung der regionalen, bzw. lokalen Abweichungen der Lebenshaltungskosten vom Landesdurchschnitt — die Publikationen des BIGA versagen hierin —, ausnahmsweise doch auf ihn zurückgegriffen werden muß, und zweitens, weil den Gewerkschaften bis kurz nach dem Weltkrieg kein anderer, ihnen genehmer Maßstab für den Teuerungsgrad zur Verfügung gestanden hat; er ist aber aus nicht näher erörterbaren Gründen nur mit Vorsicht anzuwenden. Mit Bezug auf die Steuerleistung und Steuerbelastung wird auf die vom Eidgenössischen Statistischen Bureau, bzw. von der Eidgenössischen Steuerverwaltung seit 1919 jährlich regelmäßig veröffentlichten Berechnungen über die Erwerbs- und Vermögenssteuern abgestellt.

Index der Lebenshaltungskosten
im Landes-, bzw. Jahresmittel
berechnet vom Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit

Jahr	*Nahrung*	*Brenn- und Leuchtstoffe*	*Bekleidung*	*Miete*	*Total*
1914	100	100	100	100	100
1915	120	111	109	99	113
1916	142	123	132	101	131
1917	180	175	173	104	163
1918	223	287	220	111	204
1919	244	287	253	117	222
1920	242	285	260	127	224
1921	213	213	232	138	200
1922	163	181	186	146	164
1923	165	173	176	150	164
1924	172	165	179	155	169
1925	169	153	181	162	168
1926	160	146	172	166	162
1927	158	142	162	172	160
1928	157	137	166	176	161
1929	156	134	167	180	161
1930	152	132	160	184	158
1931	141	128	145	186	150
1932	125	122	128	187	138
1933	117	119	118	185	131
1934	115	117	115	183	129
1935	114	114	114	181	128
1936	120	113	111	178	130
1937	130	116	120	175	137

Es ist überflüssig, hier auf Einzelheiten in der Preisbewegung einzutreten. Doch mag immerhin hervorgehoben werden, daß sowohl das Landesmittel des BIGA-Gesamtindex wie auch diejenigen der Teilindices für die einzelnen Bedarfskategorien mit Ausnahme des Mietindex ihre im Vergleich zum Stand im Monat Juni 1914 höchsten Werte in den Jahren 1818—1920 aufweisen, und zwar findet sich die weitaus stärkste Steigerung bei der Brenn- und Leuchtstoffkurve, die zweitstärkste bei der Bekleidungskurve und die drittstärkste bei der Nahrungsmittelkurve vor. Nur der Mietindex hat die rapide Preisbewegung nach oben und die nachherige, fast ebenso schnelle, nach unten dieser Bedarfskategorien nicht mitgemacht, sondern ist seit 1915 langsam, aber konstant gestiegen, weshalb die Gesamtindexkurve in den Jahren größter Teuerung erst an vierter Stelle figuriert. Die *Tabellen 11, 12, 13 und 13a* geben speziell über die regionalen, bzw. lokalen Verschiedenheiten in den Aufwendungen für Nahrungsmittel, Brenn- und Reinigungsmaterialien (VSK-Index), Wohnungsmieten (BIGA-Index) und an Steuern (eidg. Steuerstatistik) Auskunft.

Bei der kritischen Beurteilung der Höhe des Diensteinkommens des Bahnpersonals im Hinblick auf den Stand der Lebenshaltungskosten ist indes einmal auch das nach dem Statistiker Ernst Engel benannte, später erweiterte und präzisierte Gesetz zu berücksichtigen, aus welchem für die vorliegende Arbeit abgeleitet werden kann, daß die Höhe der Anteilsquoten der verschiedenen Bedarfskategorien eine Funktion zwischen dem Einkommen, der Familiengröße und dem für jede Zwangsbedarfskategorie maßgebenden Preisstand sein muß, und zwar in dem Sinn, daß sich infolge der größeren Unentbehrlichkeit der Nahrung ein Sinken oder Steigen der Lebensmittelpreise in den unteren Besoldungsstufen stärker für oder wider die übrigen Bedarfskategorien auswirkt als in den mittleren und oberen. Zweitens hat in Betracht gezogen zu werden, daß die Ansprüche an die Lebenshaltung stetem Wechsel unterworfen, d. h., daß sie im allgemeinen gegenwärtig höher als früher sind — ein Umstand, dem keine so oder so aufgemachte Lebenshaltungsstatistik, aus Gründen der Vergleichbarkeit ihrer Indexziffern, Rechnung zu tragen vermag.

D. Die dienstliche Inanspruchnahme des Bahnpersonals.

Der dem besonderen Charakter der Transportanstalten entspringenden Form der Eisenbahnbetriebsorganisation ist es zuzuschreiben, daß sich die Arbeitsleistung des Bahnpersonals nicht — wie in den modernen Fabrikbetrieben — mit dem Meßband oder der Stoppuhr feststellen läßt. Vielmehr kann bloß der sta-

tistisch konstatierbare Verkehrsumfang als Maßstab dienen, und zwar mit Hilfe des auf die im Nutzdienst ausgeführten, in Zugs-, eventuell Achskilometern ausgedrückten Fahrleistungen abstellenden Meßverfahrens. Zudem müssen sowohl, immerhin mit gewissen Einschränkungen, der — jahresdurchschnittliche — Personalbestand als auch die tägliche Arbeitszeit, innert welcher der gesamte Personen- und Güterverkehr vom Bahnpersonal zu bewältigen ist, mitberücksichtigt werden. In der *Tabelle 14* sind diese drei Faktoren so zueinander in Beziehung gesetzt, daß die *gewogene Arbeitsleistung pro Bahnfunktionär* resultiert. In den Personalbestand sind, nebenbei bemerkt, einerseits allgemein die in den Nebengeschäftsbetrieben verwendeten, sowie bei den Trambahnen überdies die nichtständigen Bediensteten nicht einbezogen, während anderseits die zwar in den Personalbestandesziffern inbegriffene Zahl der Funktionäre der Zentralverwaltung, welche für die vorliegende Arbeit indes bloß mittelbar in Frage kommen, in Klammern besonders angegeben ist. Der Berechnung des Mittels der ausgewiesenen täglichen Arbeitszeit liegt folgende Annahme zugrunde:

Dienstzweige		im Jahre 1913 Std.	im Jahre 1920 Std.	in den Jahren 1930 und 1936 Std.
a) Zentralverwaltung		8	8	8
b) Bahnunterhalt	Betriebsdienste	11 max.	8	nach Spezialverzeichnis
c) Bahnbewachung			9	
d) Stationsdienst			9	
e) Zugsbegleitung			8	
f) Fahrdienst			8	
g) Werkstättedienst		10 max.	8	

Die Hauptdaten berechnen sich konsequentermaßen nach der einfachen Formel:

$$\frac{V}{P \cdot A} = AL$$

wobei bedeuten: V = Verkehrsleistung (Achsenkilometer);
P = jahresdurchschnittlicher Personalbestand;
A = tägliche Arbeitszeit im Mittel aller Dienstzweige;
AL = jährliche Arbeitsleistung pro Mann (in Achsenkilometern).

Die gewogene Arbeitsleistung als Funktion von Verkehrsvolumen, Personalbestand und Arbeitszeit hängt demnach von dem

zwischen diesen drei Faktoren existierenden Stärkeverhältnis ab; die konstant zunehmende Entwicklungstendenz herrscht vor.

Im Hinblick auf die im Zeitraum 1913—1920 erfolgte Reduktion der durchschnittlichen Arbeitsdauer pro Tag sei daran erinnert, daß es sich hier um den vorläufigen Abschluß der Entwicklung auf einem Teilgebiet des internationalen Arbeitsrechtes gehandelt hat, welche in ihren Anfängen bis ins fünfzehnte Jahrhundert zurückgeht und deren vorderhand letzter Höhepunkt — die allgemeine Einführung des Achtstundentages wenigstens im Prinzip — ins zweite Jahrzehnt des zwanzigsten Jahrhunderts gefallen ist (I. Internationale Arbeitskonferenz in Washington, vom 29. Oktober bis 29. November 1919: Uebereinkommen betreffend Festsetzung der Arbeitszeit, von der Schweiz indes nicht ratifiziert).

Mit Bezug auf die Bemessung der Arbeitszeit der Funktionäre der schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten im besonderen sind die Vorschriften der einschlägigen Bundeslegislatur maßgebend gewesen. Die erste derartige Bestimmung findet sich bereits in dem heute noch zu Recht bestehenden Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, vom 23. Dezember 1872, vor, welches aber in Artikel 9, Absatz 1, bloß vorschrieb, es sei den Bahnbeamten und -angestellten wenigstens jeder dritte Sonntag freizugeben. Eine eigentliche Regelung der Arbeitszeit bei den schweizerischen Verkehrsunternehmungen erfolgte jedoch erstmals erst durch das Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten, vom 27. Juni 1890, sowie später durch die diesen ablösenden Erlasse vom 19. Dezember 1902, bzw. 6. März 1920, welche alle drei ihre Ergänzung für das Personal der Hauptwerkstätten der großen Bahnunternehmungen und für die Bediensteten sonstiger fabrikähnlicher Hilfsbetriebe der Eisenbahnen in der Bundeslegislatur über die Arbeitszeit in den Fabriken, vom 23. März 1877, bzw. 27. Juni 1919, fanden. War die durchschnittliche Arbeitsdauer pro Tag im Jahre 1890 auf zwölf Stunden festgelegt worden, so erfuhr sie im Gesetz aus dem Jahre 1902 schon eine Reduktion auf elf. Das Bundesgesetz vom 6. März 1920 endlich hat die Arbeitszeit, je nach Dienstzweig und dienstlicher Beanspruchung der Funktionäre, auf acht, bzw. neun Stunden herabgesetzt, nachdem dieser Schritt durch den Bundesratsbeschluß betreffend vorläufige Verkürzung der Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten, vom 25. Juni 1919, schon vorbereitet war. Dieses Gesetz enthält immerhin in Artikel 16, Absatz 1, eine Bestimmung, wonach der Bundesrat nach Anhörung des beteiligten Personals

Ausnahmen von den Gesetzesvorschriften anordnen kann, wenn besondere Verhältnisse es notwendig machen, und in Absatz 2 wird sodann festgelegt, daß speziell den Nebenbahnen Erleichterungen u. a. hinsichtlich der Arbeitszeit, d. h. im Sinne einer weitergehenden, wenn nicht gar allgemeinen Einführung des Neunstundentages bei den einzelnen Bahnunternehmungen, gewährt werden können; eine besondere *Zusammenstellung* erteilt darüber Auskunft, inwieweit das bei den für die vorliegende Arbeit in Betracht kommenden Eisenbahn-Transportanstalten seit dem Jahre 1921 geschehen ist.

Es dürfte indes durchaus am Platze sein, schon hier darauf hinzuweisen, daß die nach 1920 mit der häufig eingetretenen Arbeitszeitverlängerung für die Bahnfunktionäre verbundenen Nachteile öfters durch anderweitige Leistungen der betreffenden Bahnverwaltungen an das Personal wenigstens teilweise aufgewogen worden sind, wie z. B. durch den unentgeltlichen Einkauf in eine Pensionsversicherung, durch die partielle oder die gänzliche Befreiung der Bediensteten von der Beitragsleistung an die bestehende Alters- und Hinterbliebenenversicherung, durch Entgegenkommen in der Zuteilung von Dienstkleidereffekten, in der Zuerkennung von geldlichen Extraentschädigungen usw.

DRITTER TEIL

IV. Abschnitt

Die Ordnung des Besoldungswesens bis 1930

Da für die Darlegung der Ordnung des Besoldungswesens der schweizerischen Eisenbahnen die Lohnlisten oder -karten nicht zur Verfügung stehen und in den jährlichen Geschäftsberichten fast aller Verkehrsunternehmungen gerade die wichtigsten Angaben über die Höhe und die Entwicklung des Diensteinkommens der Bahnfunktionäre fehlen, bleibt nichts anderes übrig, als die *Normensammlungen* über die Verabfolgung der Grundbehälter, bzw. -löhne und über diejenige der Nebenbezüge, sowie die Verwaltungserlasse betreffend die Ausrichtung von Grundbesoldungszuschüssen (Teuerungszulagen), bzw. betreffend die Durchführung von Sparmaßnahmen auf den Personalkosten selbst als Ausgangsbasis zu benützen.

A. Die Grundlagen für die Besoldung des Bahnpersonals.

Die Gestaltung des Arbeitsverhältnisses der zwar im Verhältnis zum Gesamtpersonalbestand der Transportanstalten zahlenmäßig ziemlich stark unterlegenen, jedoch hier gleichwohl im Vordergrund des Interesses stehenden Bediensteten der sogenannten Privatbahnen beruht grundsätzlich auf den Bestimmungen des Obligationenrechts über den Dienstvertrag[1], während, allerdings bloß in formeller Hinsicht, für den weit größeren Teil der Eisenbahnerschaft — d. h. namentlich für das Personal der Schweiz. Bundesbahnen und der städtischen Trambahnen, demnach der Regiebetriebe — das öffentliche Recht, und zwar unter verschiedenartiger Bezeichnung der einschlägigen Erlasse (Gesetz, Arbeits-

[1] Vgl. den 10. Titel (Art. 319—362) des Obligationenrechts vom 30. März 1911/18. Dezember 1936.

ordnung, Regulativ usw.), maßgebend ist. In das Anstellungsverhältnis der Privatbahnfunktionäre spielt das öffentliche Recht aber in der Form der eidgenössischen Arbeitszeit- und Fabrikgesetzgebung ebenfalls hinein. Der hier interessante Unterschied in der Stellung der Bediensteten der Privatbahnen und derjenigen der Regiebetriebe besteht darin, daß das Arbeitsverhältnis bei diesen kraft der Befehlsgewalt der öffentlich-rechtlichen Körperschaften auf der Ueber- und Unterordnung, bei jenen dagegen auf der rechtlichen Gleichstellung beider Kontrahenten beruht. Die *allgemeinen Dienstvorschriften* der Privatbahnverwaltungen sind, trotz der äußerlichen Form der Verfügung und des materiellrechtlich übereinstimmenden Inhalts ähnlich bezeichneter Bestimmungen der SBB, integrierende Bestandteile der individuell abgeschlossenen, indes zu bloßen Ernennungsurkunden degradierten Anstellungsverträge.

Die Existenz von *Gesamtarbeitsverträgen* zwischen Bahnverwaltungen und Bahnpersonal muß bis auf einen einzigen Fall, den der Genfer Straßenbahnen, verneint werden, weil sich die Vorbedingungen dazu — eine schriftliche Vereinbarung zwischen einer Vielzahl von gegebenenfalls gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmern privater Unternehmungen einer- und einem oder mehreren privaten Arbeitgebern, bzw. deren Berufsverband anderseits, in der die Regelung des ganzen Dienstverhältnisses, das Verbot von ungünstigeren Einzelarbeitsverträgen, die Vertragsdauer, der Kündigungstermin, sowie die Kündigungsfristen festgelegt sind und welche die Unterschriften beider Vertragspartner, bzw. ihrer Repräsentanten trägt — sonst nirgends als vollzählig erfüllt erweisen.

Die Besoldungs- und die Nebenbezugsreglemente stellen integrierende Bestandteile der individuellen Anstellungsverträge, bzw. der die gesetzliche Regelung des Dienstverhältnisses des Bahnpersonals in öffentlichrechtlicher Position betreffenden Normenkomplexe dar, während die *Verwaltungsbeschlüsse über die Ausrichtung von Teuerungszulagen,* sowie *über die Durchführung von Sparmaßnahmen* im Prinzip ausschließlich nur den Charakter einseitiger provisorischer Ergänzungen, bzw. vorübergehender Abänderungen der geltenden Normativbestimmungen besitzen.

§ 1: Die Besoldungsordnungen.

Der Begriff der *Besoldungsordnung* umfaßt alle jene Regelsammlungen, welche einen integrierenden Bestandteil der das gesamte Anstellungsverhältnis ordnenden Normenkomplexe bilden und die allgemein maßgebenden Richtlinien für die ordentliche geldliche Entschädigung der Arbeitsleistung des Eisenbahnper-

sonals fixieren. Unter *Gehalt* ist das, meist monatlich, an festangestellte Dienstpflichtige mit mehr oder minder ausschließlich geistiger Betätigung (ständige Beamte und Angestellte), unter *Lohn* hingegen das täglich, wöchentlich oder halbmonatlich an Bedienstete mit vorwiegend schwerer körperlicher, bzw. manueller Beschäftigung oder ohne dauernde Anstellung (ständige und nichtständige Arbeiter, provisorische Beamte und Angestellte) entrichtete Arbeitsentgelt verstanden. Von den verschiedenen *(Grund-) Lohnarten*[1] — hier hat der Begriff „Lohn" ausnahmsweise die weiteste Bedeutung — entspricht der *Zeitlohn* (praktisch als Stunden-, Tag- oder Monatslohn, bzw. Monatsgehalt vorkommend) der besonderen Natur des Eisenbahnbetriebs am besten und bildet daher auch die Regel, während der *Zeitwerklohn* kaum, sowie der *Werklohn* in der Form des *Stücklohnes* gar nicht anzutreffen und als *Akkordlohn* in erster Linie lediglich von den Verwaltungsbehörden der drei großen Verkehrsunternehmungen, d. h. der Schweizerischen Bundesbahnen, der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS (Lötschberg-Bahn) samt mitbetriebenen Linien und der Rhätischen Bahn, für die Werkstättearbeiter, mit deren Zustimmung, als statthaft erklärt worden ist. Ein ausdrückliches Verbot der Stück-, bzw. Akkordlohnarbeit existiert einzig bei den Genfer Straßenbahnen. Soweit bestimmte Arten geldlicher Extraentschädigungen ausgerichtet werden, kann vom Bestehen eines *Prämiensystems* die Rede sein.

Alle Gehalts-, bzw. Lohnreglemente sind in die Besoldungsskala und die zugehörigen sogenannten „allgemeinen Bestimmungen" gegliedert.

Was zunächst die *allgemeinen Bestimmungen* anbetrifft, so stellen sie alles andere als von sämtlichen Bahnverwaltungen nach den gleichen Richtlinien aufgebaute Normensammlungen dar. Die Ursache ihres unterschiedlichen materiellen Bereichs liegt — von dessen Bedingtheit durch die Bedeutung und den Charakter der einzelnen Verkehrsanstalten abgesehen — in einer gewissen, bei den Bahnverwaltungsorganen bestehenden Begriffsverwischung, bzw. -verwechslung mit den allgemeinen Dienstvorschriften.

Von den für die allgemeinen Bestimmungen zu den Gehalts-, bzw. Lohnordnungen typischen, nicht erst in anderem Zusammenhang besprochenen Vorschriften sind diejenigen über den *Geltungsbereich der Besoldungsregulative* insofern wichtig, als in ihnen die fraglichen Normen bei den *Privatbahnen* in der Regel als auf die „mit (Jahres-)Vertrag", „definitiv" oder „ständig" angestellten Bahnbediensteten anwendbar erklärt werden. Meist, d. h.

[1] Vgl. im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, IV. Auflage, Band 6, den Artikel „Lohntheorie und Lohnpolitik", S. 414.

soweit die Besoldungsordnungen darüber nicht schweigen, ist aber minderjähriges, provisorisches, weibliches oder nicht ausschließlich im Bahndienst beschäftigtes, in weniger zahlreichen Fällen auch noch anderes Personal (Taglöhner, Saisonpersonal usw.) einem speziellen Besoldungsregime unterstellt. Insbesondere gilt das überdies für die Bediensteten der allgemeinen Verwaltung und des Bahnunterhalts, sowie für das eventuell vorhandene Barrierenwärterpersonal und die Lehrlinge. Die Zahl der Personalkategorien, über welche sich der Geltungsbereich der Gehalts-, bzw. Lohnreglemente erstreckt, variiert natürlich von Fall zu Fall nicht allein räumlich, sondern zudem zeitlich je nach der Größe des Bahnunternehmens und der Haltung der Zentralverwaltungsbehörden der Privatbahnen gegenüber den personalpolitischen Problemen.

Wo bei den Privatbahnen für die Strecken-(Linien-), Werkstätte- oder anderen Arbeiter spezielle Lohnregulative gelten — in Betracht fallen die Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS samt mitbetriebenen Linien, die Bodensee-Toggenburg-Bahn, sowie die Rhätische Bahn —, ist die Gruppierung dieser Bediensteten in solche, auf die die fraglichen Besoldungsnormen anwendbar sind, und in solche, für die das nicht zutrifft, nach ähnlichen Richtlinien geschehen wie für die Beamten und Angestellten, d. h., daß das ausgeschlossene Personal, soweit tunlich, nach Maßgabe der wirklichen Arbeitsleistung, eventuell sogar unter dem vorgesehenen Mindestansatz, besoldet wird.

Der Geltungsbereich der für die Beamten, Angestellten und Arbeiter der *Regiebetriebe* — also der Schweizerischen Bundesbahnen, sowie der kantonalen und kommunalen Eisenbahn-Transportanstalten — bestimmten Gehalts- und Lohnordnungen ist, wenigstens in den Grundzügen, nicht anders umschrieben als bei den privaten Verkehrsunternehmungen.

Die Zwischenfrage nach der *Dauer der provisorischen Anstellung* läßt sich nicht erschöpfend beantworten, denn in den Besoldungsreglementen der meisten Privatbahnen sind keine darauf Bezug nehmenden Bestimmungen zu finden. Immerhin ist auf Grund der Gehaltsordnungen vereinzelter Privatbahnen und derjenigen der städtischen Trambahnen zu konstatieren, daß die provisorische Anstellung — nicht allein räumlich, sondern auch zeitlich ohne ersichtliche Gesetzmäßigkeiten — im allgemeinen zwischen drei Monaten und zwei Jahren geschwankt haben dürfte.

Im Hinblick auf die *Einreihung der einbezogenen Personalkategorien oder -gruppen in die Besoldungsklassen, bzw. -stufen* kann konstatiert werden, daß die gewöhnlich in den Aufgabenkreis der die Oberaufsicht über den Betrieb führenden Behörde (Direktion, Betriebsleitung usw.) fallende und lediglich bei den

großen Transportanstalten teilweise an über- oder untergeordnete Stellen delegierte Einordnung der einzelnen, in den Dienst eines Bahnunternehmens tretenden Funktionäre fast überall und immer prinzipiell zum Mindestansatz der fraglichen Besoldungsstufe zu erfolgen pflegte; indes wurden dabei meist auch die Leistungen in bisheriger Stellung, eventuelle besondere Fähigkeiten und die Vorbildung, in nicht wenigen Fällen das Lebens- oder das Dienstalter usw. mitberücksichtigt, sowie in weiteren anläßlich der definitiven Anstellung die Zeit des Provisoriums ganz oder teilweise angerechnet.

Soweit aus bahnbetriebsorganisatorischen Gründen den Angehörigen gewisser Personalkategorien, so z. B. den Stationsvorständen und den Barrieren- oder den Bahnwärtern, *Dienstwohnungen* angewiesen, bzw. zur Verfügung gestellt werden, findet die Verrechnung des Mietzinses gewöhnlich in der Weise statt, daß den betreffenden Funktionären von der reglementarischen Besoldung ein Abzug in der für die Größe und Ausstattung der fraglichen Wohnungen ortsüblichen Höhe gemacht wird; Bahnverwaltungen, welche dem Personal die Dienstwohnungen unentgeltlich oder zu einem mehr oder weniger stark unterdurchschnittlichen Mietpreis zu überlassen pflegten, waren stets verhältnismäßig selten. Die Dienstwohnungen sind also im allgemeinen keine Naturalentschädigung wie die Dienstkleider.

Eine im Hinblick auf die Festsetzung der Mindest- und der Höchstbesoldungsansätze nicht zu unterschätzende Bedeutung besitzt die Frage nach der Möglichkeit der *Ausübung eines Nebenberufs*, von Nebenämtern oder sonstigen außerdienstlichen Beschäftigungen durch die Bahnfunktionäre. Eine Antwort darauf findet sich allerdings nur ziemlich selten in den Besoldungsordnungen selbst, hingegen meist in den allgemeinen Dienstvorschriften vor und lautet sozusagen ausnahmslos in diese Möglichkeit prinzipiell zwar verneinendem, Verbotsbeschränkungen aber unter bestimmten, von Fall zu Fall allerdings inhaltlich variierten Bedingungen zulassendem Sinne. Die Arbeitskraft der Funktionäre solll tunlichst voll den Verkehrsanstalten zugute kommen, sodaß sich die Eisenbahnerschaft gewöhnlich nicht in der Lage befand, eventuell unzulängliche oder unzureichend gewordene Besoldungen durch einen Nebenverdienst wirksam zu ergänzen.

Ueber die im Zusammenhang mit der später zu besprechenden Verabfolgung von Teuerungszulagen interessante *Art und Weise der Auszahlung der Gehälter und Löhne* des Bahnpersonals erteilen ebenfalls nicht alle Besoldungsordnungen Aufschluß. Aber, aus den übrigen zu schließen, darf immerhin angenommen werden, für die Beamten und Angestellten habe sie im allgemeinen monat-

lich, für die Arbeiter dagegen üblicherweise vierzehntäglich, vereinzelt sogar wöchentlich stattgefunden, und zwar unter Abzug der entsprechenden Beitragsbetreffnisse an allfällig bestehende Versicherungsinstitutionen zugunsten des Personals, eventueller Mietzinsraten für Dienstwohnungen usw.

Das Kernstück jedes Besoldungsreglements wird durch die *Gehalts-, bzw. Lohnskala* gebildet. Diese besteht aus zwei Zahlenkolonnen, von welchen die eine die Mindest- und die andere die Höchstbesoldungsansätze — pro Jahr, Monat, Tag oder Stunde berechnet — enthält. Je ein Minimal- und ein Maximalansatz beziehen sich zusammen entweder auf eine der meist nach Dienstzweigen und hierarchisch eingereihten Personalkategorien oder auf eine in der Skala enthaltene andere Angabe, durch die die einzelnen Zweiergruppen von Besoldungsansätzen, nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch, als die soundsovielte Gehalts-, bzw. Lohn*klasse* bezeichnet werden. Im Gegensatz zu den immerhin die Regel bildenden, nach Personalkategorien orientierten Besoldungsschemata gewährt deren zweite, seltenere, aber im Rahmen der vorliegenden Arbeit gegebene Erscheinungsform ohne weiteres einen umfassenden Einblick in ihren eigenen Aufbau; indes bedarf sie stets einer ergänzenden Rubrik oder einer besonderen Vollziehungsverordnung, aus der die Einreihung der einzelnen Berufsstellungen in die beschlossenen Gehalts-, bzw. Lohnklassen hervorgeht. Nebenbei bemerkt ist es aus verschiedenen Gründen, u. a. darum, weil die fragliche Bezeichnung der Benennung des ganzen systematischen Aufbaus der Gehalts-, bzw. Lohnskalen (Skala = Stufenfolge, -leiter) eher entspricht, zweckmäßiger, in dieser Arbeit inskünftig, anstatt von Besoldungs*klassen* zu reden, den besseren Ausdruck *„Besoldungs-(Gehalts-, bzw. Lohn-)Stufe"* anzuwenden.

Die *Tabelle 15* veranschaulicht u. a., wie groß die Zahl der Gehalts-, bzw. Lohnstufen von Unternehmen zu Unternehmen im Zeitverlauf gewesen ist; sie zeigt im Hinblick darauf gleichfalls sowohl räumlich wie zeitlich teilweise bedeutende Unterschiedlichkeiten. Damit die Darstellung für alle Transportanstalten möglich wurde, war es notwendig, sämtliche nach Personalkategorien orientierten Besoldungsskalen in die hier maßgebende, auf den Besoldungsstufen basierende Erscheinungsform umzuwandeln.

Mit der Erörterung der Struktur der Gehalts-, bzw. Lohnskalen ist diejenige des sogenannten *„Aufbesserungs"-Modus* untrennbar verknüpft. Dem für das Besoldungswesen der Eisenbahnen typischen Zeitlohnsystem ist der Gedanke inhärent, daß es angemessen sei, den Bediensteten mit zunehmender Zahl der zurückgelegten Dienstjahre die Einkommensbezüge etappenweise, im Prinzip vom Minimalansatz der fraglichen Besoldungsstufe aus-

gehend in der Regel bis zur Erreichung des Maximalansatzes, zu erhöhen; der Aufbesserungsmodus gibt an, in welcher Weise das geschieht. Jede ein- oder mehrjährige Etappe wird „Aufbesserungs"- oder — geeigneter — *Dienstaltersstufe* genannt und darf als solche nicht mit der Besoldungsstufe verwechselt werden. Der Betrag, um welchen sich das bisherige Arbeitseinkommen pro Etappe erhöht, heißt entweder „Aufbesserung" oder — auch hier besser — *Dienstalterszulage;* seine Höhe hängt von der Zahl der Dienstaltersstufen ab, sodaß er den Quotienten aus der Differenz zwischen dem Höchst- und dem Mindestbesoldungsansatz als dem Dividenden und der Anzahl der Dienstaltersstufen als dem Divisor bildet. Die Zeit bis zur Erreichung des Gehalts-, bzw. Lohnmaximums richtet sich indes zudem nach der Länge des zeitlichen Intervalls, in welchem die Dienstalterszulagen ausgerichtet werden. Aus der *Tabelle 15* erhellt, daß die Etappenfolge im Verlauf der Untersuchungsperiode gewöhnlich von zwei bis drei Jahren auf eines verkürzt worden ist, während anderseits die Zahl der Dienstaltersstufen in der Regel wesentlich zugenommen hat, aber meist doch auch nur so, daß das Besoldungsmaximum trotzdem in — teilweise sogar erheblich — kürzerer Zeit, d. h. in gewöhnlich ungefähr 12—15 Jahren, erreicht wird. Die Ausrichtung der Dienstalterszulagen braucht sich indes nicht durchwegs so schematisch abzuwickeln, denn ausnahmsweise — falls bestimmte, hier nicht näher zu erörternde Vorbedingungen erfüllt sind — kann sie verzögert, beschleunigt, sistiert oder durch eine außerordentliche, praktisch bei gewissen Regiebetrieben sogar bis zu 33 % mögliche Erhöhung des Maximalansatzes verlängert werden. Hierher darf indes die für jeden überdurchschnittlich leistungskräftigen Werkstättearbeiter der Schweizerischen Bundesbahnen und — bis zum Jahre 1921 — der Rhätischen Bahn vorgesehene Belöhnung bis auf einen reglementarisch festgelegten außerordentlichen Höchstansatz nicht gezählt werden. Ergänzend sei hinzugefügt, daß nicht allein der strafweise erfolgende Entzug der fälligen Dienstalterszulage, sondern überdies die Rückversetzung eines fehlbaren Bahnfunktionärs in eine niedrigere Gehalts-, bzw. Lohnstufe und damit in eine untergeordnete Berufsstellung reglementarisch fixiert zu werden pflegte. Aber während unter solchen Umständen die Festsetzung des künftigen Arbeitseinkommens dem freien Ermessen der Bahnverwaltungen überlassen bleibt, bestehen für den Fall der Beförderung eines Bediensteten von einer Berufsstellung in eine besser besoldete höhere sehr häufig z. T. detaillierte, jedoch nichtsdestoweniger keineswegs nach einheitlichen, vielmehr bei gewissen Verkehrsanstalten eher komplizierten Richtlinien aufgestellte reglementarische Bestimmungen über die Verabfolgung

einer *außerordentlichen*, d. h. einer sogenannten *Beförderungszulage*. Der Normierung des Beförderungszulagewesens aller Bahnen scheint bloß gemeinsam, daß sie in den Vorkriegs- und in den Weltkriegsjahren im allgemeinen nicht ebenso stark ausgebaut war wie in der Nachkriegszeit.

Schließlich mag auch noch auf die in den Uebergangsbestimmungen der meisten Gehalts-, bzw. Lohnreglemente enthaltenen Richtlinien für die *Einreihung der Bahnfunktionäre in die neuen Dienstaltersstufen anläßlich der Ablösung einer Besoldungsordordnung durch eine andere* hingewiesen sein, von denen im großen und ganzen dasselbe gilt wie von den Beförderungszulagen.

§ 2: Die Regelung der Nebenbezüge.

Unter den Regeln über die Verabfolgung von Nebenbezügen sind von den einen integrierenden Bestandteil der das gesamte Dienstverhältnis der Bahnfunktionäre ordnenden Normenkomplexe ausmachenden Bestimmungen diejenigen verstanden, welche sich auf die Kompensation der außerordentlichen, eventuell mit der beruflichen Pflichterfüllung unvermeidlich verbundenen finanziellen Belastung der Eisenbahnbediensteten, die Belohnung ungewöhnlicher Leistungen, sowie auf die Abgabe von Dienstkleidern beziehen; demzufolge ist zwischen Barentschädigungen oder Nebenbezügen im engeren Sinn, bzw. im Sprachgebrauch und Naturalbezügen, d. h. Uniformeffekten zu unterscheiden.

Was in erster Linie die *geldlichen Extraentschädigungen* anbelangt, so beschränkt sich ihr *Anwendungsbereich nach Bahnkategorien* im wesentlichen auf die Voll-, Ueberland- und Gebirgsbahnen, indem nicht allein bei den privat, sondern überdies bei den in Regie betriebenen Trambahnen die Voraussetzungen für die Ausrichtung von Nebenbezügen der hier in Betracht fallenden Art in der Regel fehlen. Die Barentschädigungen werden indes, soweit sie dienstlich veranlaßt sind und demnach keine Belohnung darstellen, nicht mit dem Zweck der unter allen Umständen vollen Deckung der für den Haushalt der Bediensteten resultierenden Mehrausgaben bezahlt, sondern einzig als ein mehr oder weniger reichlich bemessener Beitrag an diese, weil sonst die Gefahr des Mißbrauchs solcher Vergünstigungen durch das Personal heraufbeschworen würde.

Der *Anwendungsbereich der Barvergütungen nach Personalkategorien* erstreckt sich logischerweise in der Hauptsache nur auf die Funktionäre der Voll-, Ueberland- und Gebirgsbahnen. Trotzdem keine Personalkategorie von der Anspruchsberechtigung auf irgendeine Art geldlicher Nebenbezüge absolut ausgeschlossen ist, zeigen die fraglichen Bestimmungen immerhin, daß vor allem

das Stations-, Zugsbegleitungs- und Fahrpersonal im Genuß solcher Extraentschädigungen steht. Welche Berufsstellungen bei jedem Unternehmen dafür in Betracht fallen, hängt natürlich von den jeweiligen Betriebsverhältnissen ab; so findet der stärkere Ausbau des Systems der Nebenbezüge bei den größeren Transportanstalten, den Schweizerischen Bundesbahnen, der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS, der Rhätischen Bahn u. a., seine Erklärung.

Der *besonderen Zweckbestimmung* nach sind neun, im folgenden kurz charakterisierte Arten geldlicher Extravergütungen zu unterscheiden, von welchen die erstaufgezählten acht ihrer je nach Natur und Dauer der dienstlichen Verwendung des Bahnpersonals für den einzelnen Bediensteten schwankenden Erträgnisse halber als *variable Nebenbezüge* bezeichnet werden.

Mit den *Diäten*, welche je nach der von Bahn zu Bahn getroffenen Regelung, sowie je nach den im Einzelfall vorliegenden Voraussetzungen als Verköstigungsgelder (für ein Morgen-, Mittag- bzw. Abendessen), Taggelder oder Uebernachtungsgelder zur Auszahlung gelangen, wird die Rückerstattung der Mehrausgaben im Haushalt der Funktionäre infolge deren vorübergehender dienstlicher Abwesenheit vom ständigen Wohnsitz bezweckt. Die Zahl der anspruchsberechtigten Personalkategorien hat hier allerdings sowohl räumlich wie auch zeitlich von jeher stark gewechselt; außerdem sind die verschiedenen Arten von Diäten an die betreffenden Bahnbediensteten nicht immer und überall nach einheitlichen, sondern öfters nach gruppenweise zusammengefaßten Besoldungsstufen, bzw. Berufsstellungen differenzierten Ansätzen ausgerichtet worden.

Die *Funktionszulagen* stellen Zuschüsse zur verhältnismäßigen Anpassung der Gehälter, bzw. Löhne der entweder zeitweilig als Aushilfe in auswärtigen Depotstationen oder als nichtständige Stellvertreter übergeordneter Funktionäre am eigenen Dienstdomizil beschäftigte oder in einer gehaltlich höher eingeschätzten Kategorie noch nicht definitiv, sondern nur provisorisch verwendeten oder zur Dienstleistung in einer solchen auf Pikett gestellten Eisenbahner an die sich für das betreffende Personal aus derartigen Maßnahmen vorübergehend ergebende erhöhte Verantwortlichkeit und Dienstbereitschaft. Diese als Tag- bzw. Halbtaggelder verabfolgten Ektraentschädigungen sind von den in derselben Form vorkommenden Zulagen für Stellvertretungen von längerer Dauer, vor allem im Stationsdienst, bloß durch die relativ geringere Höhe ihrer Ansätze sicher zu unterscheiden. Im Gegensatz zu demjenigen der Diäten ist ihr Anwendungsbereich nach Personalkategorien im wesentlichen auf gewisse Berufsstellungen

des Zugsbegleitungs-, Fahr- und Werkstättedienstes beschränkt; im übrigen herrscht jedoch in dieser Hinsicht von Bahn zu Bahn große Mannigfaltigkeit. Von der Anwendung eines Staffelsystems bei der Ausrichtung der übrigens nur bei einer verhältnismäßig nicht sehr bedeutenden Anzahl Bahnen vorgesehenen Funktionszulagen kann, ebenfalls anders als bei den Diäten, nicht die Rede sein. Anderseits haben — wie eine Prüfung beweist und was nicht weiter verwundern darf — auch die Funktionszulagensysteme der großen Verkehrsunternehmungen einen stärkeren Ausbau erfahren als diejenigen der anderen Transportanstalten.

Bei den desgleichen nicht von allen Voll-, Ueberland- und Gebirgsbahnen ausgerichteten *Billettgeldern* handelt es sich um Barentschädigungen, welche dem Zugsbegleitungspersonal infolge der ihm aus dem im Interesse der Verkehrs- bzw. Einnahmenkontrolle vorzunehmenden Einzug und der vorschriftsgemäßen Ablieferung der Passagier-Fahrausweise erwachsenden oder mit der Ausgabe von Supplements-Fahrscheinen (Taxmarken) in den Zügen verbundenen besonderen Mühewaltung verabfolgt werden, und zwar mit der Zweckbestimmung eines Beitrages an die Auslagen für die auswärtige Verköstigung. Es kann somit von zwei Erscheinungsformen der Billettgelder, welche sowohl jede für sich als auch beide nebeneinander vorkommen, gesprochen werden, nämlich von der eigentlichen *Fahrscheinprovision* und dem *Taxmarkenanteil*. Die Billettgelder pflegten mit Bezug auf die Fahrscheinprovision ohne Rücksicht auf den Betrag des Fahrpreises und gewöhnlich auch auf die Billettgattung einfach pro vorschriftsgemäß abgelieferten Fahrausweis, hinsichtlich des Taxmarkenanteils dagegen in der Regel prozentual nach den abgerechneten Beträgen und nur ausnahmsweise ohne Rücksicht auf die Höhe der Supplementstaxen angesetzt zu sein.

Die ebenfalls nicht überall anzutreffenden *Kilometergelder* sind Barentschädigungen, welche normalerweise — Ausnahmen kommen vor — sämtlichen fahrenden Bahnfunktionären nach Maßgabe der im Dienst zurückgelegten effektiven Zugs- bzw. Lokomotiv- oder Motorwagenkilometer als ein Zuschuß an die Spesen für auswärtige Verköstigung und, sofern kein Anspruch auf ein besonderes Uebernachtungsgeld besteht, auch für Uebernachtungen außerhalb des Dienstdomizils zuerkannt werden. In ihrer Zweckbestimmung ähneln sie also den Diäten und Billettgeldern. Die pro Kilometer fixierten Ansätze sind bei gewissen Transportanstalten entweder nach Personal- oder Zugskategorien oder nach beiden Richtungen zugleich abgestuft, und zwar so, daß sie mit der Berufsstellung steigend, sowie für Güterzüge höher als für andere Zugsgattungen zur Ausrichtung gelangen.

Die *Stundengelder* charakterisieren sich als entweder als Beitrag an die außerordentlichen Verköstigungsspesen oder als Entschädigung für besondere Mühewaltung im Dienste gedachte Extravergütung, die aus verschiedener Veranlassung an die Angehörigen von einzelnen, mehreren oder allen Personalkategorien des Zugsbegleitungs- und des Fahrdienstes pro Stunde effektiver Arbeitsleistung oder bloßer Dienstbereitschaft verabfolgt werden. Sie sind für die anspruchsberechtigten Berufsstellungen teils einheitlich, teils differenziert angesetzt, und zwar — da diese Art von Nebenbezügen im Verlauf des Untersuchungszeitraums nur bei vier Verkehrsanstalten figuriert — ohne klar ersichtliche Regel. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen, der Chur-Arosa-Bahn und der Rhätischen Bahn ersetzen Stundengelder das Kilometergeld im Rangierdienst.

Als *Zulagen für besonders beschwerlichen Dienst* werden in erster Linie den Funktionären des Bahn- und des Fahrdienstes, ausnahmsweise aber auch Angehörigen anderer Dienstzweige für gewisse, eine ungewöhnliche dienstliche Inanspruchnahme erfordernde Verrichtungen, vor allem für Schnee- und Spurpflugfahrten, zukommende, zum Teil den Charakter von Verköstigungsbeiträgen besitzende Barvergütungen bezeichnet. Die Ansätze sind entweder einheitlich in bestimmten prozentualen, für Nachtarbeit erhöhten Zuschlägen zur Grundbesoldung festgesetzt, womit von selbst eine Differenzierung der Nominalbeträge nach Personalkategorien, bzw. Gruppen von solchen eintritt, oder dann in der Regel pro Tag bzw. pro Monat, in welchem Falle natürlich desgleichen die Möglichkeit der nach Kategorien einheitlichen oder unterschiedlichen Fixierung der Ansätze besteht. Der Anwendungsbereich der fraglichen Zulagenart ist zwar nicht sehr ausgedehnt, erstreckt sich jedoch immerhin nicht allein auf Gebirgsbahnen, sondern überdies auf Voll- und Ueberlandbahnen.

Die *Versetzungsentschädigungen* sind diejenige Art geldlicher Nebenbezüge, welche anläßlich der nicht strafweise erfolgenden Versetzung von Funktionären an einen anderen Dienstort als Beitrag an die Umzugskosten (Verköstigung, Cammionage usw.) entrichtet werden. Sie erfahren immer eine ausdrückliche oder stillschweigende Ergänzung durch das Zugeständnis freier Fahrt an die betreffenden Bediensteten, ihre Familienangehörigen und Dienstboten, sowie frachtfreien Bahntransports des gesamten Hausrats. Es existiert bei den diese Zulagenart kennenden großen und mittelgroßen Bahnunternehmungen schlechthin keine Personalkategorie, die gegebenenfalls nicht das Anrecht auf eine übrigens nirgends fest, sondern immer nach Maßgabe der nachgewiesenen Reiseauslagen — allerdings bloß bis zu einem bestimmten, ge-

wöhnlich nach dem Zivilstand der Funktionäre differenzierten Höchstbetrag — vergüteten Versetzungsentschädigung besäße.

Als *Ersparnis- und andere Prämien* werden alle jene Extrazulagen an das Personal bezeichnet, welche den Charakter einer Belohnung überdurchschnittlicher oder außergewöhnlicher Leistungen tragen, also Prämien für die Ersparnis von Kohlen und Schmiermaterial bzw. -öl, für die Entdeckung mißbräuchlicher Benützung von Fahrausweisen oder betriebsgefährlicher Schäden an Bahneinrichtungen und Rollmaterial usw. Der Anwendungsbereich dieser Zulagenarten nach Bahnkategorien ist relativ beschränkt, und nach Berufsstellungen erstreckt er sich in erster Linie auf das Personal des Zugsbegleitungs- und des Fahrdienstes, in gewissen Fällen indes auch auf alle Funktionäre eines Unternehmens. Für die Bemessung der Prämienansätze sind je nach der Prämienart sehr verschiedene Richtlinien maßgebend, indem jener meist teils einheitliche, teils — u. U. nach dem Betriebsgefährdungsgrad — differenzierte nominelle, aber nur selten prozentual zu ermittelnde Beträge zugrunde liegen.

Die *festen Nebenbezüge* sind daran kenntlich, daß sie Extraentschädigungen darstellen, die ohne Rücksicht auf Art und Dauer der dienstlichen Verwendung des Bahnpersonals als unveränderlicher, im vornherein festgelegter Beitrag der Eisenbahnverwaltungen an die Auslagen der Bediensteten für Verköstigung und Uebernachten außerhalb des Dienstdomizils entweder in der Form des sogenannten *Nebenbezugsfixums* oder in derjenigen von *Pauschalen* zuerkannt werden. Der Unterschied zwischen dem ausschließlich dem Zugsbegleitungs- und dem Fahrpersonal zugute kommenden Fixum und der im Prinzip zwar für sämtliche übrigen Kategorien, praktisch indes nur für einige wenige Funktionäre in gewöhnlich leitender Stellung bestimmten Pauschale besteht darin, daß jenes stets neben den variablen Barentschädigungen, diese dagegen an deren Stelle (die Umzugskostenvergütung ausgenommen) entrichtet wird. Die meistens auf das Jahr bezogenen, bloß von einer bescheidenen Anzahl Eisenbahnverwaltungen verabfolgten festen Nebenzüge sind als Fixum stets nach Personalkategorien, bei den Schweizerischen Bundesbahnen z. T. sogar auch nach dem Zivilstand der Bediensteten differenziert; über die Pauschale läßt sich in dieser Hinsicht nichts Bestimmtes feststellen, weil die existierenden einschlägigen Normen mehrheitlich, d. h. überall außer bei der Chur-Arosa-Bahn und der Rhätischen Bahn, keine Details enthalten.

Die Tatsache, daß irgendeine Bahnverwaltung die Ausrichtung verschiedener Arten von geldlichen Nebenbezügen vorsieht, schließt die Angehörigen ein und derselben Personalkategorie, namentlich

die Funktionäre des Zugsbegleitungs- und des Fahrdienstes, grundsätzlich nicht von der Anwartschaft auf deren mehrere zugleich aus.

Trotzdem in den meisten dafür in Frage kommenden Normensammlungen keine ausdrücklichen entsprechenden Bestimmungen zu finden sind, dürfte die überwiegend durchgeführte Zusammenfassung der Regeln über das Grundbesoldungs- und das Nebenbezugswesen in einen gemeinsamen Normenkomplex doch die Schlußfolgerung zulassen, der *Auszahlungsmodus* der Nebenbezüge habe im allgemeinen mit der Art und Weise der Verabfolgung der reglementarischen Gehälter, bzw. Löhne weitgehend übereingestimmt.

Die *Tabellen 16 und 16a* veranschaulichen sowohl das räumliche als auch das zeitliche Vorkommen der geldlichen Nebenbezüge, sowie die Höhe der Ansätze dieser Extraentschädigungen des Bahnpersonals.

Endlich soll noch kurz von den die zweite Gattung zusätzlichen Arbeitseinkommens der Bahnfunktionäre, d. h. deren *Naturalbezüge (Dienstkleider)*, betreffenden Bestimmungen die Rede sein. Ihr *Anwendungsbereich nach Bahnunternehmungen* erstreckt sich schlechthin auf sämtliche Transportanstalten, während er *nach Personalkategorien* insofern beschränkt ist, als ihm allgemein nur diejenigen Berufsstellungen unterworfen sind, deren Angehörige aus dienstlicher Veranlassung direkt mit der Oeffentlichkeit in Berührung kommen und darum als Eisenbahnfunktionäre erkennbar gemacht werden, also begreiflicherweise erst in letzter Linie das Personal der allgemeinen Verwaltung, die Bediensteten der Werkstätten und des Bahnunterhalts, sowie die Lokomotivführer und -heizer. Im einzelnen hängt der Inhalt der Uniformierungsvorschriften natürlich von den bei jedem Unternehmen bestehenden Verhältnissen ab.

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit kommt es hauptsächlich darauf an, konstatieren zu können, *wie hoch die Dienstbekleidung* für die einzelnen Angehörigen jeder anspruchsberechtigten Personalkategorie nach Maßgabe der den Bahnverwaltungen aus ihrer Beschaffung erwachsenden Selbstkosten *lohnmäßig zu veranschlagen* sei. Dazu bedarf es der Kenntnis erstens von *Zahl und Art* der auf jede Personalkategorie entfallenden Kleidungsstücke, zweitens der nach Jahren bemessenen *Tragzeit* und drittens des *Anschaffungspreises der fraglichen Uniformeffekten.*

Wie groß die Zahl, bzw. wie vielfältig die Arten der von den Bahnverwaltungen überhaupt als nötig erachteten Dienstbekleidungsbestandteile sein können, geht aus dem einschlägigen Reglement der Schweizerischen Bundesbahnen hervor, in dessen Tragzeitentabelle nämlich verzeichnet stehen: Mütze, roter (Müt-

zen-)Ueberzug, Wetterhut, Mantel, Schulterkragen, Dienstrock, Tuchjacke, Drilchjacke, Tuchbluse, leinene (Güter-)Bluse, Weste, Hose, Ueberjacke und Ueberhose, von welchen jedem Bahnfunktionär die je nach den dienstlichen Anforderungen benötigten Uniformbestandteile in gewissen Intervallen unentgeltlich zugeteilt werden. Dazu ist allerdings als wesentlich zu bemerken, daß die Effektenliste hier eine von keinen weiteren Verkehrsanstalten jemals erreichte Länge besitzt, obgleich bei diesen die Effekten, bzw. wenn auch die dafür angewandten Benennungen zuweilen andere zu sein pflegten.

Die Tragzeit der Bekleidungsbestandteile ist bei ein und demselben Unternehmen nicht allein für die vorgesehenen Effektenarten unterschiedlich bemessen, sondern auch bei jeder von ihnen nach dem Grad der Abnützung differenziert, wobei selbstverständlich die Beschaffenheit der Kleiderstoffe, sowie die besondere Zweckbestimmung einzelner Effektenarten (Wetterhut, Mantel usw.) ebenfalls mitspielen. Die *Tabelle 17* orientiert darüber wenigstens mit Bezug auf die wichtigsten Dienstbekleidungsbestandteile sowohl in räumlicher wie in zeitlicher Hinsicht.

Angaben über die Anfertigungspreise (Materialkosten und Macherlohn) der einzelnen Effekten zu erhalten, war für die unmittelbare Vorkriegszeit (Jahr 1913) lediglich bei der Monthey-Champéry(-Morgins)-Bahn und für die späte Nachkriegszeit (Ende 1928) nur bei der Birseck-Bahn möglich, während einigermaßen brauchbare Unterlagen für die dazwischenliegenden Jahre überhaupt fehlen. Selbst diese, aus verschiedenen Quellen herstammenden Daten gleichzeitig zu benützen und, gehörig verarbeitet, miteinander zu vergleichen, scheint natürlich aus verschiedenen, hier nicht speziell anzuführenden Gründen sehr gewagt, zumal wenn die Anwendung jener auf die Bahnen allgemein stattfindet. Da es sich indes weniger um die Feststellung der absolut genauen Beträge als vielmehr um diejenige der Entwicklungs*tendenzen* der Uniformierungsausgaben für die Angehörigen einiger typischer Personalkategorien von Bahn zu Bahn handelt, mag der in der *Tabelle 17a* eingeschlagene Weg trotzdem gangbar sein.

Die *lohnmäßige Veranschlagung der Naturalbezüge* selbst geschieht dann ganz einfach dergestalt, daß die Anschaffungspreise der für jede anspruchsberechtigte Personalkategorie bestimmten Bekleidungseffekten mit deren reglementarischer Tragzeit in Beziehung gebracht und die sich ergebenden Jahresbetreffnisse für jede Kategorie zusammengezählt werden; die Resultate repräsentieren den auf ein Jahr bezogenen, mit approximativer Genauigkeit ermittelten geldlichen Aufwand der Bahnverwaltungen für Dienstkleider pro Angehörigen der einzelnen Berufsstellungen. Nach

Maßgabe der später eingehender zu besprechenden Tabelle 17a können die den Transportanstalten pro Mann erwachsenden Uniformierungsausgaben im Vergleich zur reglementarischen Besoldung keinesfalls besonders hoch gewesen sein, und zwar selbst unter der Voraussetzung, die errechneten Kostenbeträge seien zu niedrig ausgefallen, nicht.

§ 3: Die Beschlüsse über die Ausrichtung von Grundbesoldungszuschüssen (Teuerungszulagen).

Unter dieser Bezeichnung werden die einseitigen Verfügungen der Zentralverwaltungsbehörden der Privatbahn-Gesellschaften, bzw. die mit Gesetzeskraft ausgestatteten Erlasse des Bundes, der Kantone oder der Gemeinden verstanden, deren materieller Inhalt die Festsetzung und Verabfolgung von Zuschüssen zu den zwar durch die Gehalts- bzw. Lohnordnungen geregelten, in Perioden verteuerter Lebenshaltungskosten aber unzureichend gewordenen Grundbesoldungen betrifft. Die auf die Ausrichtung von Teuerungszulagen Bezug nehmenden Beschlüsse treten entweder in der weit häufigeren Erscheinungsform selbständiger Erlasse von bloß beschränkter Geltungsdauer oder in der selteneren von sich in unmittelbarem Anschluß an die Ordnung des Grundbesoldungswesens in den einschlägigen Reglementen vorfindenden Bestimmungen von gewöhnlich gleicher Geltungsdauer wie die fraglichen Besoldungsregulative selbst auf.

Von der Dienstalterszulage unterscheidet sich der Grundbesoldungszuschuß vor allem dadurch, daß er kein Bestandteil des Grundgehalts bzw. -lohnes ist.

Der *Geltungsbereich* der übrigens in den Weltkriegs- und ersten Nachkriegsjahren von allen Bahnverwaltungen wiederholt erlassenen Teuerungszulagenbeschlüsse *nach Personalkategorien* umfaßt beinahe ausnahmslos grundsätzlich sämtliche Bahnfunktionäre, während Beschlüsse mit in dieser Hinsicht anders lautenden Bestimmungen praktisch gar nicht ins Gewicht fallen. Es sei immerhin hervorgehoben, daß namentlich außerreglementarisch bezahlte Tag- und Stundenlöhne den verteuerten Lebenshaltungskosten direkt „angeglichen" zu werden pflegten.

Nach *Charakter und Möglichkeit ihres gemeinsamen Auftretens*, sowie nach Maßgabe ihrer *gewöhnlichen Bezeichnung* lassen sich die Grundbesoldungszuschüsse wie folgt art-, gruppen- und kategorienweise systematisch ordnen:

Kategorie A: *Ordentliche Zulagen*

Gruppe I:
a) Zulage an Ledige
b) Zulage an Verheiratete
c) Zulage für jedes Kind

Gruppe II:
a) Grundzulage
b) Familienzulage
c) Kinderzulage

Kategorie B: *Nachteuerungszulagen*
Erscheinungsformen in der Regel wie in Kategorie A, Gruppe I, nur selten wie bei Gruppe II

Kategorie C: *Andere Teuerungszulagen*
a) Ortszulage
b) Mietzulage
c) Extrazulage

Die *ordentlichen und die Nachteuerungszulagen* sind offenbar ihrem Wesen nach weder Zeit- noch Leistungslohnzuschüsse, sondern sie stellen, wie vor allem die Gruppe I zeigt, auf den Zivilstand der bezugsberechtigten Bahnbediensteten, sowie gegebenenfalls auf die Familiengröße ab und kennzeichnen sich damit selbst als *Sozial*zuschüsse. Gelangen solche Zulagen zur Verabfolgung, so liegt derartigen Maßnahmen stets die zwar an sich richtige, aber dennoch nicht allein ausschlaggebende Annahme zugrunde, daß die eingetretene Erhöhung der Lebenshaltungskosten mit der Begründung eines eigenen Hausstandes durch die Funktionäre und mit zunehmender Familiengröße dementsprechend stärker fühlbar werde, welcher Tatsache das Arbeitseinkommen des Personals anzupassen sei. — Sämtliche Zulagenarten sind für den einzelnen Bediensteten verstanden.

Einerseits pflegt die „*Zulage an Ledige*" in der Regel nur an nicht gesetzlich unterstützungspflichtige[1] unverheiratete Funktionäre ausgerichtet zu werden, und anderseits setzt die immer höher als jene festgelegte „*Zulage an Verheiratete*" die Führung eines eigenen Haushalts durch die anspruchsberechtigten Bediensteten voraus. Die „*Zulage für jedes Kind*" wird für jedes im Haushalt lebende, nicht selbst schon erwerbende Kind verabfolgt; die Anspruchsberechtigung der Funktionäre erlischt indes mit der Zurücklegung einer gewissen Zahl von Lebensjahren — nach Maßgabe einer speziellen *Zusammenstellung* überwiegend zwischen 16 und 18 Jahren — durch die Kinder unbedingt, wobei aber aus dem zur Verfügung stehenden Quellenmaterial zumeist nicht unzweifelhaft erkennbar ist, ob sich die Angaben bis zum soundsovielten zurückgelegten Lebens- bzw. Altersjahr oder bloß bis zum Antritt des betreffenden Jahres verstehen. Als besonders beachtlich erscheint die öfters erfolgte Hinaufsetzung der Bezugsberechtigungsgrenze in den letzten Welt- und ersten Nachkriegsjahren.

[1] Vgl. Art. 328 des Schweiz. Zivilgesetzbuches vom 10. Dez. 1907.

Die *„Grundzulage"* trägt den Charakter eines allgemeinen, d. h. sämtlichen Bahnfunktionären ohne Rücksicht auf den Zivilstand zuerkannten Grundbesoldungszuschusses, zu welchem hinzu die verheirateten Bediensteten — bei Ausrichtung der Teuerungszulagen nach diesem System — noch eine *„Familienzulage"* erhalten, und zwar auch dann, wenn die Ehe kinderlos bleibt, weshalb vielleicht besser von einer *„Haushaltszulage"* gesprochen werden sollte.

Bei den Positionen a) und b) der Gruppe I handelt es sich in Wirklichkeit um die gleichen Zulagenarten wie bei den entsprechenden Positionen der Gruppe II; denn sobald der die Ledigenzulage übersteigende Teil der Verheiratetenzulage als Familien-, bzw. Haushaltszulage betrachtet und vom Restbetrag als dem allgemeinen Grundbesoldungszuschuß abgetrennt wird, besteht dieselbe Situation wie bei der Gruppe II. Dieses Verfahren hat nötigenfalls in den großen Besoldungsübersichten I—VI Anwendung gefunden, um die verschiedenen Zulagenarten auf den gleichen Nenner zu bringen.

Die sogenannten *„Nachteuerungszulagen"* stellen zuweilen Herbst- bzw. Winterzulagen geheißene, zum Zweck der Ergänzung unzulänglich gewordener ordentlicher Grundbesoldungszuschüsse nachträglich verabfolgte Teuerungszulagen dar.

Die der Kategorie C unterstellten drei Zulagenarten vervollständigen — im Gegensatz zu den die ordentlichen Grundbesoldungszuschüsse *vertikal* supplierenden, diesen quasi aufgepfropften Nachteuerungszulagen — das durch die zwei Kategorien A und B vorgezeichnete Zulagensystem *horizontal*, indem sie sowohl *neben* den ordentlichen als auch *neben* den allfällig ausgerichteten Nachteuerungszulagen zu einem *speziellen* Zweck des Teuerungsausgleichs supplementär auftreten. Alle drei Zulagenarten sind indes nur bei wenigen Bahnen anzutreffen.

Die drei in den Gruppen I bzw. II figurierenden Zulagenarten sind in ihrem Vorkommen nicht unlösbar miteinander verkettet; zwar kann ihre gleichzeitige Ausrichtung — was überwiegend geschehen ist — beschlossen werden, jedoch braucht das — und die Praxis bestätigt es — keineswegs unbedingt der Fall zu sein.

Wo die in Betracht kommende Zulagenkategorie ausnahmsweise nicht eindeutig bestimmbar ist, d. h. sofern es sich um Erlasse handelt, die sich ihrer Erscheinungsform gemäß zwar nicht mit der Verabfolgung von Nachteuerungszulagen befassen, inhaltlich und den Umständen nach zu schließen aber gleichwohl zur Kategorie B gehören, hat in der Zusammenstellung der endgültigen Teuerungszulagen die Bezeichnung „2. Zulage" Platz gegriffen.

Im Hinblick auf das bei der *Bestimmung der Ansätze jeder einzelnen Zulagenart angewandte Verfahren* ist im voraus festzuhalten, daß sich die Bemessung der Ansätze sämtlicher Zulagenarten mit Ausnahme derjenigen der Orts- und der Mietzulagen fast immer und überall — teils ausdrücklich und teils stillschweigend — an der Grundbesoldung, dagegen nur selten an der Verteuerung der Lebenshaltungskosten orientiert hat. Es sind im Prinzip die folgenden Bemessungsmethoden gebräuchlich gewesen:

1. nominell-einheitliche Festsetzung
2. gestaffelt nominell-einheitliche Festsetzung
3. prozentual-einheitliche Festsetzung
4. gestaffelt prozentual-einheitliche Festsetzung:
   a) an der Grundbesoldung gemessen
   b) an der allgemeinen Verteuerung der Kosten der Lebenshaltung gemessen.

Das Verfahren der *nominell-einheitlichen* Festsetzung der Teuerungszulagen liegt dann in reiner Form vor, wenn die beschlossenen Zuschüsse für beliebige reglementarische Besoldungen in *nominell* gleichem Betrag vorgesehen sind. Dessen prozentualer Anteil sinkt demnach mit steigendem Grundgehalt bzw. -lohn, wodurch der in Teuerungsperioden weniger fühlbaren Beeinträchtigung der Kaufkraft der höheren Diensteinkommensbezüge Rechnung getragen wird. Es kann immerhin auch festgelegt sein, daß die fragliche Teuerungszulage lediglich bis zu einem bestimmten Grundbesoldungsbetrag ausgerichtet werden oder daß das reglementarische Arbeitseinkommen und die Zulage zusammen eine gewisse Limite nicht übersteigen dürfen. Der Effekt der zuerst genannten einschränkenden Maßnahme besteht in einem unvermittelten und derjenige der zweiten in einem trotz etwelcher Milderung fast ebenso schnellen Abbruch der Bezugsberechtigung, sowie bei beiden — gewollt oder ungewollt — in einer gewissen, sich je nach der Struktur des geltenden Besoldungsreglements vor- oder nachteilig auswirkenden Veränderung der Proportionalität zwischen den Gesamtbezügen der einzelnen Angehörigen der über- und der untergeordneten Personalkategorien.

Die *gestaffelt nominell-einheitliche* Festsetzung der Teuerungszulagen durch zahlreiche Bahnverwaltungen ist gleichbedeutend mit der verfeinerten, d. h. kombinationsweise meistens mehrfach wiederholten Anwendung der nominell-einheitlichen Methode, bloß mit dem Unterschied, daß sich hinsichtlich der Mittelstufen alles in verhältnismäßig engem Rahmen und insgesamt, in Berücksichtigung der durch die Teuerung ohnehin minder geschwächten Kaufkraft der in ihrem Diensteinkommen begünstigteren Funk-

tionäre, im Sinne einer beschleunigten Reduktion der relativen Höhe der Zulagenansätze vollzieht. Von den verschiedenen Grundbesoldungsgruppen tritt die unterste immer offen, die oberste dagegen, je nach Gutfinden der Bahnverwaltungen, entweder offen — ohne obere Besoldungsgrenze — oder geschlossen — mit oberer Grenzbesoldung — auf; anderseits können die Zulagenansätze mit staffelweise steigendem reglementarischem Gehalt bzw. Lohn entweder beschränkt — d. h. nur bis auf einen bestimmten Mindestansatz — oder unbeschränkt — d. h. bis auf den Nullpunkt — stufenweise sinkend festgelegt sein. Aus der Kombination dieser Tatsachen resultieren drei Feststellungen. Erstens: Sofern keine obere Gehalts- bzw. Lohngrenze statuiert ist, können die Zulagenansätze nicht unbeschränkt gekürzt werden, weil dann logischerweise auch die Bezüger höchster Grundbesoldungen noch das Anrecht auf einen Zuschuß besitzen. Zweitens und drittens: Ist eine obere Besoldungsgrenze vorgesehen, so besteht sowohl die Möglichkeit beschränkt wie auch diejenige unbeschränkt fallender Zulagenansätze.

Die *prozentual-einheitliche* Ermittlung der Teuerungszulagen bezweckt — im Gegensatz zu den beiden vorerwähnten Methoden — die Verabfolgung der Grundbesoldungszuschüsse in einem für alle Diensteinkommensbezüge gleichen *prozentualen* Verhältnis; sie hat aber den Nachteil, daß die von der Teuerung weniger berührte Kaufkraft der hoch besoldeten Bediensteten relativ stärker gestützt wird als diejenige des untergeordneten Personals. Die Statuierung einer oberen Besoldungsgrenze würde diesen Mangel zwar beheben, doch die Bezugsberechtigung zu unvermittelt abbrechen, sodaß jene hier praktisch kaum in Frage gekommen ist. Dagegen führt die Ausrichtung der Teuerungszulagen nur bis zu einem bestimmten nominellen Höchst-, bzw. nicht unter einem bestimmten nominellen Mindestansatz zum Ziel. Anlaß zur Festsetzung eines solchen minimalen Grundbesoldungszuschusses kann allerdings auch die Erkenntnis der Bahnverwaltungsbehörden bieten, daß das Arbeitsentgelt für die unteren Personalkategorien im Hinblick auf die Kosten der Lebenshaltung schon unter normalen Verhältnissen ungenügend gewesen und darum in Teuerungszeiten eine besondere Erhöhung der niedrigen Diensteinkommensbezüge um so eher gerechtfertigt sei.

Sind die Teuerungszulagen nach dem *gestaffelt prozentual-einheitlichen* Verfahren zu berechnen, so verraten die betreffenden Bahnverwaltungen damit ihr Bestreben, sich die Vorteile der bis dahin beschriebenen Bemessungsmethoden zunutze zu machen, ohne, soweit möglich, zugleich deren Nachteile mit übernehmen zu müssen. Das fragliche Verfahren bedarf im allgemeinen

keiner besonderen Erläuterung mehr; der Hinweis auf die augenfällige prinzipielle Wesensverwandtschaft nicht nur mit der prozentual-einheitlichen, sondern außerdem vor allem mit der gestaffelt nominell-einheitlichen Methode, sowie speziell auf zwei charakteristische Eigenheiten mag genügen.

Die eine dieser Besonderheiten besteht in einer solchen Formulierung der Bemessungsgrundsätze, daß in der Regel bloß die erste, bzw. niedrigste Grundbesoldungsgruppe und — weil die Berechnung der Teuerungszulagen prinzipiell ja *im Verhältnis* zur Höhe der Grundgehälter bzw. -löhne erfolgt — ein nomineller Mindestansatz, seltener auch noch ein nomineller Höchstansatz direkt ersichtlich sind, während sämtliche übrigen Daten nur mittelbar aus den formell meistens feststehenden, von Fall zu Fall lediglich in den zahlenmäßigen Ansätzen veränderlichen Bestimmungen hervorgehen. Die andere Eigenheit findet ihren Ausdruck darin, daß der Berechnung der Grundbesoldungszuschüsse nicht allein die reglementarischen Gehälter und Löhne, sondern ebensowohl die allgemeine Verteuerung der Lebenshaltungskosten gegenüber einem bestimmten zeitlichen Ausgangspunkt zugrunde gelegt zu werden vermögen.

Die Zulagenbeschlüsse, welchen das hier in Betracht kommende Bemessungsverfahren in irgendeiner Form als Basis dient, können wesenshalber inhaltliche Variationen aufweisen, deren theoretisch denkbare Zahl verhältnismäßig groß ist; doch haben von ihnen lediglich neun aus Gründen bester Zweckdienlichkeit praktisch Anwendung gefunden. Je ein Beispiel dafür, wie übrigens auch für die Kombinationsmöglichkeiten nach Maßgabe der anderen drei Bemessungsmethoden, figuriert in der *Zusammenstellung von Diagrammen*, welche sich mit der Auswirkung der verschiedenen Verfahren, die Grundbesoldungszuschüsse festzusetzen, auf das Verhältnis der Teuerungszulagen zu den reglementarischen Gehältern bzw. Löhnen befassen.

Zu der auf die allgemeine Verteuerung der Lebenshaltungskosten gegenüber einem bestimmten zeitlichen Ausgangspunkt abstellenden Bemessungsmethode bleibt insbesondere noch zu bemerken, daß sie zwar — gemeinsam mit den übrigen Verfahren — von der ungleichmäßigen Beeinflussung der Kaufkraft der unterschiedlich hohen Diensteinkommensbezüge durch die Preisentwicklung der Zwangsbedarfsartikel ausgeht, hieraus aber dann auch die *letzten* Konsequenzen zu ziehen sucht. Zu diesem Zweck wird prinzipiell angenommen, die maßgebende Teuerung sei den Bahnfunktionären in ihren Gesamtbezügen, d. h. in der Summe aus Grundbesoldung und (Grund-)Zulage, voll auszugleichen. Immerhin soll darüber hinaus den Bediensteten mit relativ niedrigem

ordentlichem Einkommen, im Hinblick auf den infolge der Verteuerung der Kosten der Lebenshaltung eingetretenen besonderen Kaufkraftverlust ihres reglementarischen Arbeitsentgelts, noch höchstens um so viel mehr zugestanden werden, daß die Gesamteinkünfte zur Beschaffung der unbedingt erforderlichen Subsistenzmittel gerade genügen, d. h. bis das sogenannte Existenzminimum erreicht ist. Folgerichtigerweise darf dann umgekehrt für das Personal mit verhältnismäßig hohen Grundbesoldungen und somit durch die Teuerung nicht in demselben Maße in Mitleidenschaft gezogener Kaufkraft nur ein weniger als 100%iger Ausgleich der Mehrkosten des Lebensunterhalts stattfinden.

Was endlich die *Bestimmung der Beträge der zur Zulagenkategorie C gehörigen Teuerungszuschläge* anbelangt, so ist zu konstatieren, daß sich die gegebenenfalls fast überall abgestuft festgelegten Ansätze der *Ortszulagen* gewöhnlich nach dem überdurchschnittlichen Stand der Lebenshaltungskosten in den durch die betreffenden Transportanstalten berührten Gemeinden, bzw. nach der Einwohnerzahl dieser Ortschaften, sowie speziell bei den Schweizerischen Bundesbahnen seit dem Jahre 1922 ausschließlich nach der durchschnittlichen Gesamtausgabe für Wohnungsmiete und Erwerbssteuern, öfters indes zugleich auch nach dem Zivilstand des Personals zu richten pflegten. *Mietzulagen* sind nur von vereinzelten Bahnverwaltungen ausgerichtet worden, jedoch — was sie und, außer ihnen, namentlich die Orts- und die Kinderzulagen von den anderen Arten unterscheidet — wenigstens in den beiden eruierten Fällen nicht allein als reine Kriegsteuerungszulagen, sondern als solche, die sogar in Besoldungsordnungen der Vor- bzw. Nachkriegszeit ihre feste Verankerung gefunden haben. An die verheirateten Bediensteten der Städtischen Trambahn Luzern gelangte bis Ende 1919 eine sogenannte Mietzulage zur Ausrichtung, deren Höhe nach der Zahl der im Haushalt der anspruchsberechtigten Funktionäre lebenden und von diesen selbst versorgten Kinder abgestuft war; es handelt sich hier also in Wirklichkeit eher um eine Familien- und Kinderzulage. Anderseits empfängt das Personal der Solothurn(-Zollikofen)-Bern-Bahn seit 1923 eine Miet-(Wohnungs-)zulage von gegebenenfalls gewöhnlich 50% des Betrages, um welchen die ohne eventuelle Nebennutzungsentschädigungen verstandene Wohnungsmiete den fünften Teil des Diensteinkommens übersteigt; in den Jahren 1920—22 hat die Verabfolgung dieser Rückvergütungen allerdings nach weniger einfachen Richtlinien stattgefunden. Mit Bezug auf die *Extrazulagen* kann lediglich festgestellt werden, ihre Zuerkennung stehe in den zwei einzig ausfindig gemachten Fällen — Berner Oberland-Bahnen und Stansstad-Engelberg-Bahn — mit der Einführung

einer neuen Besoldungsordnung, bzw. mit dem für gewisse Personalkategorien notwendig gewordenen Ausgleich der Grundgehälter und -löhne im Zusammenhang.

Vereinzelte Beschlüsse über die Ausrichtung von ordentlichen Teuerungszulagen haben immerhin auch sich mit der Bemessung dieser Grundbesoldungszuschüsse befassende Bestimmungen enthalten, welche von den Normen der in ihren Grundzügen dargestellten Bemessungsmethoden insofern abweichen, als entweder durch sie für das gesamte Arbeitseinkommen ein Mindestbetrag statuiert worden ist oder das angewandte Verfahren irgendeine Mischform aus mehreren Methoden bildet oder dergleichen.

Hinsichtlich der vier hauptsächlich zur Anwendung gelangten Bemessungsverfahren fragt es sich natürlich auch, inwieweit jedes von ihnen eventuell für irgendwelche Zulagenkategorien, -gruppen oder -arten *typisch* sei. Die Antwort lautet im wesentlichen dahin, daß die nominell-einheitliche Methode allerdings bei sämtlichen Zulagenarten als bevorzugt erscheint, indem sie in ziemlich genau zwei Dritteln aller Fälle Anwendung gefunden hat, die gestaffelt nominell-einheitliche jedoch daneben desgleichen überall noch verhältnismäßig häufig angetroffen wird. Weit weniger oft ist im übrigen das prozentual-einheitliche Verfahren — vereinzelt für die Ledigen- und Verheirateten-, öfters für die Grundzulagen — vorgesehen worden, während sich der Anwendungsbereich der gestaffelt prozentual-einheitlichen Methode praktisch auf eine relativ bescheidene Anzahl Grundlagen beschränkt hat. Das nominell-einheitliche Verfahren herrscht also zwar weitgehend vor, ohne indes allgemein-typisch zu sein.

Nicht die Bemessungsmethode, wohl aber die Höhe der nominellen Zulagenansätze pflegt zuweilen, d. h. wenigstens bei den Verkehrsunternehmungen mit überdurchschnittlich großem Personalbestand, entsprechend geändert, bzw. den besonderen Umständen angepaßt zu sein, wenn unverheiratete Funktionäre gesetzlich unterstützungspflichtig oder Bedienstete verwitwet sind oder von ihren Ehegatten geschieden leben oder falls Verhältnisse vorliegen, welche gewisse Personalgruppen schon von der Unterstellung unter den Geltungsbereich der Gehalts- und Lohnreglemente ausschließen. Eine besondere *Zusammenstellung* veranschaulicht, wie das für die relativ wichtigen Personalgruppen der Ledigen mit Unterstützungspflicht, der Verwitweten und der Geschiedenen geschehen ist.

Den *geldlichen Nebenbezügen* kommt bei der Anwendung irgendeiner der vier häufigsten Bemessungsmethoden insofern eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zu, weil sie den Betrag der aus-

zurichtenden Teuerungszulagen — und sei es auch nur in seinem Verhältnis zum Diensteinkommen — zu beeinflussen vermögen, je nachdem sie bei seiner Ermittlung ganz oder teilweise zur reglementarischen Besoldung geschlagen werden oder nicht. Das tritt besonders eindringlich zutage, falls das gestaffelt nominell- oder das gestaffelt prozentual-einheitliche Verfahren die Bemessungsbasis abgibt, indem der Grundbesoldungszuschuß nämlich an und für sich niedriger ausfällt als sonst, sofern das ordentliche Arbeitseinkommen *einschließlich* der anrechenbaren Extraentschädigungen in eine höhere, jedoch dementsprechend bloß Anspruch auf eine geringere Teuerungszulage bietende Grundbesoldungsgruppe hineinragt. Es ist allerdings eine andere Frage, ob die gesamten Diensteinkommensbezüge im Einzelfall trotz des kleineren Teuerungszuschlags nicht eventuell gleichwohl höher sind als unter der gegenteiligen Voraussetzung. Soweit der Einbezug der Barvergütungen in die Berechnung des für die Höhe der Grundbesoldungszuschüsse maßgebenden reglementarischen Gehalts oder Lohnes ausdrücklich normiert worden ist, d. h. lediglich bei den größeren Transportanstalten, hat diese Ordnung durchwegs in positivem Sinne stattgefunden. Alle dafür in Betracht fallenden Bahnverwaltungen sind sich in dem Punkt einig, daß sie die betreffenden Spezialbestimmungen im wesentlichen bloß auf die Funktionäre des Zugsbegleitungs- und des Fahrdienstes anwendbar erklären; immerhin besteht zwischen der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS und der Emmental-Bahn, beide samt mitbetriebenen Linien, einerseits und den Schweizerischen Bundesbahnen, sowie der Rhätischen Bahn anderseits insoweit ein Unterschied, als jene nur auf das beim letzterwähnten Unternehmen überhaupt unbekannte Nebenbezugsfixum, diese dagegen auf den für die Pensions- und Hilfskasse des Personals anrechenbaren Teil der Nebenbezüge, d. h. auf den für die Bestimmung der Ruhebesoldung ausschlaggebenden, bei den Schweiz. Bundesbahnen durchwegs erheblich höher als das Fixum bemessenen Betrag abstellen. Auch bei der Südost-Bahn scheinen gegebenenfalls die geldlichen Extraentschädigungen mit dem Betrag des Fixums Berücksichtigung gefunden zu haben. Wenn in den Besoldungsübersichten IV und V für ein paar Bahnen, deren Zulagenbeschlüsse sich über die Anrechnung der Barvergütungen bei der Ermittlung der Zulagenbeträge ausschweigen, trotzdem Extraentschädigungen von gewissem Betrage mitfigurieren, so geschieht es — abgesehen davon, daß für ihre Höhe sichere Anhaltspunkte existieren — deshalb, weil die Ansätze der reglementarischen Besoldungen und der Gesamtbezüge der fraglichen Personalkategorien sonst in einem Mißverhältnis zu denjenigen derselben

Kategorie anderer Bahnen oder zu denjenigen der übrigen Personalkategorien des gleichen Unternehmens ständen.

Mit Bezug auf den *Termin für die Auszahlung der beschlossenen Teuerungszulagen* ist zwischen den ordentlichen Zulagenbeschlüssen und den die Verabfolgung von Nachteuerungszulagen betreffenden Erlassen zu unterscheiden. Die Grundbesoldungszuschläge gemäß den Kategorien A und C sind nämlich überwiegend ratenweise monatlich bei Anlaß der Auszahlung des entsprechenden Grundbesoldungsbetreffnisses, bzw. periodisch am ordentlichen Zahltag, dagegen — meistens im Jahre 1916 — sehr viel weniger häufig unter einem bis vier Malen, insbesondere bloß äußerst selten quartalweise, entrichtet worden; anderseits scheinen die Nachteuerungszulagen in einer, maximal kaum mehr als zwei Raten verabfolgt worden zu sein, wobei die eventuell mehreren Zeitpunkte der Auszahlung sogar einige Monate auseinandergelegen haben können. Zuweilen hat zunächst nur die Leistung eines Vorschusses stattgefunden, während anläßlich der späteren endgültigen Beschlußfassung über den Betrag der definitiven Nachteuerungszulage dann einzig noch die Differenz zwischen diesem und dem schon zuerkannten Vorschuß verabfolgt worden ist.

§ 4: Die Beschlüsse über die Durchführung von Sparmaßnahmen auf den Personalkosten.

Auch bei den Beschlüssen über die Durchführung von Sparmaßnahmen auf den Ausgaben für das Personal handelt es sich um in Perioden *ab*nehmender Teuerung, bzw. reduzierter Betriebseinnahmen erlassene einseitige Verfügungen der Privatbahnverwaltungen, bzw. um mit Gesetzeskraft versehene Dekrete der Bundes-, Kantons- oder Gemeindebehörden, deren materiellen Inhalt die Anordnung einer Kürzung des Anspruchs der Funktionäre auf das ihnen in irgendwelcher Form, namentlich in derjenigen des Grundgehalts bzw. -lohnes, zukommende Arbeitsentgelt bildet. Ihr Inhalt ist also im Prinzip derselbe wie derjenige der Erlasse über die Verabfolgung von Grundbesoldungszuschüssen, nur mit dem Unterschied, daß er ein negatives Vorzeichen besitzt und in räumlicher Beziehung keine ebenso allgemeine Verbreitung gefunden hat wie diese.

An *Arten von auf den Personalausgaben vorgenommenen Sparmaßnahmen* sind auseinanderzuhalten:

a) die Nichtausrichtung (Sistierung) der reglementarischen Dienstalterszulagen (indirekte Reduktion der Grundgehälter und -löhne);

b) die (direkte) Kürzung der Grundbesoldungen;

c) die Kürzung der Nebenbezüge in bar, bzw. in natura;

d) die Kürzung der Teuerungszulagen.

Die Sistierung der reglementarischen Dienstalterszulagen läßt die von den Funktionären im Zeitpunkt der Beschlußfassung bezogenen Grundbesoldungen selbst unberührt, schiebt aber den Termin der Verabfolgung der regulativgemäß fälligen Erhöhung des Grundgehalts bzw. -lohnes und damit den Zeitpunkt der Erreichung des Grundbesoldungsmaximums — sofern dieser nicht schon überschritten ist — auf bestimmte oder unbestimmte Zeit hinaus; die Nichtausrichtung der Dienstalterszulagen erscheint daher an und für sich als die die wirtschaftliche Lage der Bediensteten am unmerklichsten beeinträchtigende Form der Sparmaßnahmen. Dagegen ist mit der Anordnung einer Reduktion der Grundgehälter bzw. -löhne, der Nebenbezüge oder der Teuerungszulagen stets eine unmittelbare Kürzung der fraglichen Ansätze verbunden, welche sich jedenfalls für die betroffenen Funktionäre fühlbarer auswirkt als die Sistierung der Dienstalterszulagen. Natürlich ist die gleichzeitige Durchführung verschiedenartiger Sparmaßnahmen keineswegs ausgeschlossen.

Im folgenden werden die vier Arten von Sparmaßnahmen auf den Personalkosten in derselben Weise besprochen wie die Teuerungszulagen, bloß müssen jedesmal auch die Fragen nach der eventuellen Aufhebung der getroffenen Sparmaßnahmen und nach der allfälligen Rückerstattung des entgangenen Arbeitsentgelts mitbeantwortet werden.

Was zunächst die *Beschlüsse über die Nichtausrichtung der reglementarischen Dienstalterszulagen* anbelangt, so läßt sich ihr *Geltungsbereich nach Personalkategorien* allerdings nur bei den Schweizerischen Bundesbahnen und der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS samt den mitbetriebenen Linien unzweifelhaft feststellen, und zwar in dem Sinne, daß alle Funktionäre, die während der Sistierungsperiode bezugsberechtigt geworden wären, vorübergehend auf die reglementarischen Besoldungserhöhungen verzichten mußten. Es besteht indes kein Grund zur Annahme, die übrigen hier in Frage kommenden Bahnverwaltungen seien anders vorgegangen. Die *Höhe* der infolge der Sistierung der Dienstalterszulagen *ausfallenden neuen Grundbesoldungsanteile* pflegt sich ausnahmslos je nach der Grundbesoldungsstufe und — falls die Differenz zwischen dem Mindest- und dem Höchstansatz des Grundgehalts bzw. -lohnes nicht in gleich großen Teilbeträgen überwunden wird — auch je nach der Dienstaltersstufe zu richten. Immerhin dürfte im Interesse der Gleichbehandlung des gesamten

Personals den im Zeitpunkt der Sistierung der periodischen Gehalts- bzw. Lohnerhöhungen schon im Genuß des Höchstansatzes ihres reglementarischen Arbeitseinkommens stehenden Bahnfunktionären die Besoldung jeweilen um eine Dienstalterszulage herabgesetzt worden sein. Der *Zeitpunkt*, in welchem die regelmäßige *Ausrichtung der Dienstalterszulagen unterbrochen* zu werden pflegt, ist stets mit einem Termin identisch, an dem regulativgemäß die Zuerkennung der ersten Monats- bzw. Zahltagsrate stattfinden sollte. Die *Wiederaufnahme* der periodischen Grundbesoldungserhöhungen ist an und für sich an keinen bestimmten Zeitpunkt gebunden; praktisch ist sie vorwiegend an dem durch das bisherige Reglement festgelegten Termin eingetreten, sobald es die Finanzlage der betreffenden Unternehmungen wieder gestattete oder der verteuerte Stand der Lebenshaltungskosten erforderlich machte. Die Beantwortung der Frage nach der Verpflichtung der Transportanstalten zur *Rückerstattung* der dem Personal vorenthaltenen periodischen Grundbesoldungserhöhungen hängt von der rechtlichen Natur des Dienstverhältnisses und dem Vorgehen der Bahnverwaltungsorgane bei der Beschlußfassung ab. Ist das Dienstverhältnis öffentlich-rechtlich, beruht es somit auf Ueber- und Unterordnung, dann können Staat und Gemeinden als Dienstherren seinen materiellen Inhalt jederzeit einseitig abändern, und zwar im konkreten Fall ohne Verpflichtung zur nachträglichen — auf der Grundlage freiwilliger Uebereinkunft allerdings dennoch möglichen — Rückerstattung der den Funktionären entgangenen Beträge. Stützt sich das Dienstverhältnis hingegen auf das Privatrecht und sind demzufolge die beiden Vertragspartner einander rechtlich gleichgestellt, so kommt es darauf an, ob die bestehenden individuellen Dienstverträge ohne neue schriftliche Ordnung des Grundbesoldungswesens in gehöriger Weise aufgelöst worden sind, ob die Ausrichtung der reglementarischen Gehalts- bzw. Lohnerhöhungen ihr Ende nach gütlicher Vereinbarung zwischen Bahnverwaltung und -personal ohne Vertragskündigung gefunden hat oder ob die maßgebenden Bahnbehörden unter Mißachtung ihrer vertraglichen, bzw. gesetzlichen Bindungen und ohne die freiwillige Zustimmung der Bahnfunktionäre die Sistierung der Dienstalterszulagen gewaltsam durchgesetzt haben. Unter der ersten Voraussetzung kommt eine Nachvergütungspflicht der Transportanstalten selbstverständlich nicht mehr in Betracht, im zweiten Fall kann das Personal die Verwaltungsorgane von ihr befreien, während sie im dritten unbedingt bestehen bleibt und die fraglichen Bahnunternehmungen erst noch schadenersatzpflichtig werden; natürlich liegt bei jeder dieser drei Eventualitäten der freiwilligen Rückerstattung der Dienstalterszulagen in einem anderen,

günstigeren Zeitpunkt nichts im Wege. Eine besondere *Zusammenstellung* gibt in jeder Beziehung, ausgenommen über die vom rechtlichen Charakter des Dienstverhältnisses abhängige Zulässigkeit dieser Art von Sparmaßnahmen, hinsichtlich der Sistierung der periodischen reglementarischen Besoldungserhöhungen Auskunft.

Der *Geltungsbereich* der Erlasse über die *direkte Kürzung der Grundbesoldungen* nach Personalgruppen ist zwar im vorliegenden Quellenmaterial kaum irgendwo genau umschrieben; da die Reduktion aber auf den reglementarischen Gehältern und Löhnen vorgenommen wird, dürfte die Folgerung statthaft sein, daß er prinzipiell jedenfalls sämtliche den Besoldungsordnungen unterstellte Bediensteten umfaßte und sich — der Gleichbehandlung aller Funktionäre halber — vermutlich, sofern gegeben, in Wirklichkeit noch weiter erstreckte. Die *Festsetzung* der von den ordentlichen Besoldungen *abzuziehenden Beträge* pflegte im allgemeinen grundsätzlich auf der Basis der auch für die Bestimmung der Ansätze der Teuerungszulagen hauptsächlich maßgebenden vier Bemessungsmethoden zu erfolgen. Anläßlich der durch den *Ausbruch des Weltkrieges* verschiedentlich bedingten vorübergehenden Kürzung der Grundgehälter bzw. -löhne gelangten vorwiegend — und zwar in reiner Form — das prozentual- und das gestaffelt prozentual-einheitliche Verfahren fast gleichmäßig zur Anwendung; Abweichungen sowohl von der reinen Erscheinungsform, z. B. im Sinn der Bestimmung eines gewissen abzugsfreien Betrages des reglementarischen Arbeitseinkommens, wie in der Bemessungsmethode als solcher sind allerdings vereinzelt desgleichen vorgekommen. Die während der *ersten Nachkriegskrise* von einer Anzahl Bahnverwaltungen in der Form einer unmittelbaren Reduktion der Grundbesoldungen durchgeführten Sparmaßnahmen unterscheiden sich im Hinblick auf die Anwendung der Bemessungsverfahren von den entsprechenden kriegszeitlichen Kürzungen einmal dadurch, daß sie — im ganzen gesehen — nicht nur nach Maßgabe von zwei, sondern aller vier, immerhin recht oft mehr oder weniger stark modifizierten Methoden festgelegt, sowie lediglich bei der Städtischen Straßenbahn Biel überhaupt nach einem anderen Verfahren ermittelt aufgetreten sind. Dabei dürfte es kaum angängig sein, irgendein Bemessungsverfahren als typisch zu bezeichnen. Ob und inwieweit die *geldlichen Extraentschädigungen* zur Berechnung der Abzüge zum ordentlichen reglementarischen Gehalt bzw. Lohn geschlagen worden sind, ist für die kriegszeitliche Reduktionsperiode mit Sicherheit einzig bei der Südost-Bahn konstatierbar, und zwar hier in der Weise, daß die geldlichen Nebenbezüge des Zugsbegleitungs-

und des Fahrpersonals im Betrage des Fixums mitberücksichtigt wurden. Das Untersuchungsergebnis für die erste nachkriegszeitliche Kürzungsperiode lautet ebenso: Das Resultat ist im großen und ganzen negativ; nur die Verwaltung der Solothurn-(Zollikofen-)Bern-Bahn macht insofern eine Ausnahme, als sie beschlossen hat, bei der Festsetzung der Gehalts- bzw. Lohnabzüge für die der Kranken- und Unterstützungskasse des Unternehmens angehörenden, den weitaus größeren Teil des gesamten Personalbestandes ausmachenden Funktionäre deren geldliche Extraentschädigungen in der für die Bestimmung des regelmäßigen Mitgliederbeitrages in Betracht fallenden Höhe zur Grundbesoldung zu schlagen. Im übrigen waren hinsichtlich der Einbeziehung der Extravergütungen in die reglementarischen Gehälter und Löhne bei der Ermittlung der kriegs- bzw. nachkriegszeitlichen Kürzungsbeträge für ein paar weitere Positionen der Besoldungsübersichten IV und V dieselben Ueberlegungen wegleitend wie schon im Hinblick auf die Berechnung der auszurichtenden Teuerungszulagen (S. 60 f). Eine andere Besonderheit der sich mit der Vornahme von Besoldungsreduktionen befassenden nachkriegszeitlichen Verwaltungsbeschlüsse einiger Transportanstalten ist die anläßlich der kriegszeitlichen Kürzungen unbekannt gewesene *Durchführung der geplanten Sparmaßnahmen* nicht unter einem Mal, sondern — um die Bahnbediensteten die Gehalts- bzw. Lohneinbußen weniger fühlen zu lassen — *in mehreren*, faktisch mindestens zwei bis höchstens vier, gewöhnlich *mehrmonatigen Etappen* mit sukzessive bis zum vorgesehenen Maximalansatz zunehmender Besoldungsreduktion; ihre praktische Anwendung hat sich aber auf die prozentual- und die gestaffelt nominell-einheitliche Bemessungsmethode beschränkt. Die abzuziehenden Beträge pflegten überall und stets vom Tage der Inkraftsetzung der fraglichen Beschlüsse an *monats- bzw. zahltagsratenweise zurückbehalten* zu werden. Hinsichtlich der *Aufhebung der Grundbesoldungsreduktionen* gilt allgemein im Prinzip dasselbe wie für die Wiederaufnahme der periodischen reglementarischen Gehalts- bzw. Lohnerhöhungen (S. 63); immerhin ist zu betonen, daß die zweite, d. h. die nachkriegszeitliche Kürzungsperiode für die Bediensteten der meisten hier in Betracht kommenden Verkehrsanstalten mit dem Jahr 1930 ihr Ende noch nicht gefunden hat. Was die *Rückerstattung der in Abzug gebrachten Grundbesoldungsanteile* an die betroffenen Funktionäre, bzw. die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltungen dazu anbelangt, so hängt sie von den gleichen Voraussetzungen ab wie diejenige der vorenthaltenen periodischen Dienstalterszulagen (S. 63 f.). Mit Hilfe der beiden Zusammenstellungen über die kriegs- und die nachkriegszeitlichen Grund-

besoldungsreduktionen scheint aus der fast ausnahmslos diametral entgegengesetzten Haltung der fraglichen Bahnverwaltungen mit Bezug auf die Wiedererstattung der Kürzungsbeträge gefolgert werden zu dürfen, daß die kriegszeitlichen direkten Reduktionen der reglementarischen Gehälter und Löhne ausgesprochene Notmaßnahmen gewesen, die nachkriegszeitlichen dagegen als Vorkehrungen zur Anpassung des Arbeitseinkommens an die gesunkenen Lebenshaltungskosten zu werten seien.

Da die Quellen über die *Kürzungen der Nebenbezüge* in bar und in natura im Verhältnis zur Anzahl der in die vorliegende Arbeit überhaupt einbezogenen Bahnunternehmungen relativ selten sind und zudem nur äußerst spärlich fließen, hat es keinen Sinn, die durchwegs mehr oder weniger unbestimmt lautenden Auskünfte schematisch verarbeiten oder gar verallgemeinern zu wollen. Soweit aber zweckdienliches Unterlagenmaterial vorhanden ist, geht aus ihm einmal hervor, daß auch die *geldlichen Extraentschädigungen* sowohl während des Weltkrieges wie in der ersten Nachkriegskrise Reduktionen erfahren haben, welche nach ähnlichen Richtlinien vollzogen zu werden pflegten wie die unmittelbaren Kürzungen der Grundgehälter und -löhne. Anderseits läßt sich verschiedentlich — vorwiegend allerdings lediglich für die Weltkriegsjahre — der Versuch konstatieren, durch eine Verlängerung der reglementarischen Tragzeit einzelner Uniformbestandteile, bzw. der Ueberkleider oder vermittels des gänzlichen Entzugs bestimmter Effekten, bzw. ihres Ersatzes durch andere, entsprechende Kleidungsstücke bei Anlaß der *Abgabe von Dienstkleidern* Einsparungen auf den Personalausgaben zu erzielen. Die Darlegungen über den Widerruf der direkten oder indirekten Grundbesoldungsreduktionen, sowie über die Verpflichtung der Bahnverwaltungen zur Rückerstattung der vorenthaltenen Beträge gelten sinngemäß ausgelegt natürlich auch für die gekürzten Nebenbezüge aller Art.

Weil das Unterlagenmaterial, aus welchem die *Herabsetzung der Grundbesoldungszuschüsse* hervorgeht, mit demjenigen über die Ausrichtung von Teuerungszulagen durchwegs identisch ist, braucht hinsichtlich der Umschreibung des *Geltungsbereichs* der die Reduktion der Grundbesoldungszuschüsse ordnenden Erlasse *nach Personalkategorien* bloß auf die entsprechenden früheren Darlegungen (S. 52) aufmerksam gemacht zu werden. Dabei stellen die betreffenden Verwaltungsbeschlüsse *prinzipielle* Lösungen der Frage nach der Zuerkennung von Teuerungszuschlägen und nicht etwa Spezialdekrete über die Neuberechnung der Zulagenansätze infolge von Aenderungen im Zivil- bzw. Familienstand einzelner bezugsberechtigter Funktionäre dar. Die *Kürzung*

der Ansätze, bzw. der gänzliche Wegfall gewisser Zulagenarten sind unter dem Regime eines jeden der vier bekannten ordentlichen Bemessungsverfahren — unter demjenigen der prozentualeinheitlichen Methode, möglicherweise zufällig, ausgenommen —, vornehmlich jedoch auf der Basis des nominell-einheitlichen aufgetreten; von den verschiedenen Zulagenarten haben sozusagen ausschließlich solche der Kategorien A und B Reduktionen erfahren. Weil die Zusammenstellung der endgültigen Teuerungszulagen die einschlägigen Verwaltungsbeschlüsse nicht besonders kenntlich macht, werden die hier in Betracht kommenden, nicht häufigen Fälle anläßlich der zahlenmäßigen Darstellung der Einkommensverhältnisse des Bahnpersonals im nächsten Kapitel dieser Arbeit noch spezielle Erwähnung finden. Alle sich mit der Kürzung der Teuerungszulagen befassenden Beschlüsse zeigen die Form gewöhnlicher Erlasse über die Ausrichtung von Grundbesoldungszuschüssen; deshalb gilt das schon anderweitig über die *Einbeziehung der Nebenbezüge* (S. 59 ff.), sowie im Hinblick auf den *Fälligkeitstermin* der nicht reduzierten Teuerungszulagen (S. 61) Dargelegte selbstverständlich auch für die gekürzten Grundbesoldungszuschüsse. Von einer *Aufhebung* der hier in Frage stehenden Erlasse — wie der Verwaltungsbeschlüsse über die Zuerkennung von Teuerungszuschlägen an und für sich — kann nicht die Rede sein, weil derartige Dekrete von selbst gegenstandslos werden, sobald den in ihnen enthaltenen Bestimmungen Genüge getan ist. Eine Verpflichtung der Bahnverwaltungsbehörden zur *Rückerstattung* der auf den Grundbesoldungszuschüssen vorgenommenen Abzüge an das anspruchsberechtigt gewesene Personal besteht nicht, weil sämtlichen Erlassen über die Verabfolgung von Teuerungszulagen nicht der Charakter von integrierenden Bestandteilen der das Dienstverhältnis normierenden Anstellungsverträge, bzw. Regelkomplexe zukommt und zudem eine im Hinblick auf ihre spezielle Zweckbestimmung von vornherein beschränkte, sich praktisch nie über einen längeren Zeitraum als höchstens ein Jahr erstreckende Geltungsdauer eigen ist.

Ein *Vergleich* der Beschlüsse über die Vornahme von *Sparmaßnahmen* irgendwelcher Art auf den Personalausgaben mit denjenigen über die Ausrichtung von *Teuerungszulagen* zeigt, daß den unterschiedlichen *Familienlasten* der Bahnbediensteten anläßlich der Vollziehung der fraglichen Spardekrete im allgemeinen lange nicht in demselben Maße Rechnung getragen worden ist wie bei der provisorischen Anpassung des Arbeitsentgelts an die sich verteuernden Lebenshaltungskosten; das will indes keineswegs bedeuten, die Bahnverwaltungen seien vollzählig von der Soziallohntheorie abgerückt, denn es existieren, wie aus der Zu-

sammenstellung der endgültigen Teuerungszulagen hervorgeht, immer noch ein paar Verkehrsunternehmungen, bei welchen nach dem Weltkrieg die Kinderzulage — bei der Städtischen Trambahn Luzern die Familienzulage — sogar ihre reglementarische Verankerung gefunden hat.

Im Zusammenhang mit der Erörterung der auf den Personalkosten vorgenommenen Sparmaßnahmen gewinnt auch die Beantwortung der Frage, *ob und bei welchen Transportanstalten Sparbeschlüsse verschiedener Art gleichzeitig zur Durchführung gelangt* seien, eine gewisse Bedeutung; es stellt sich nämlich im wesentlichen heraus, daß in der kriegszeitlichen Reduktionsperiode etwas mehr als ein Drittel der Verwaltungen aller in dieser Hinsicht überhaupt interessanten Bahnen und in der ersten nachkriegszeitlichen ungefähr ein Viertel davon die mittel- und die unmittelbare Herabsetzung der Grundgehälter bzw. -löhne während kürzerer oder längerer Dauer hat nebeneinanderherlaufen lassen. Außerdem taucht aber schließlich noch die weitere Frage auf, wie der *effektive Kürzungsbetrag bestimmt* worden sei, wenn zwar am regulativgemäß festgesetzten Termin die fällig gewordenen periodischen Dienstalterszulagen ausbezahlt werden, vom gleichen Tag an jedoch eine unmittelbare Reduktion der Grundbesoldungen eintreten sollte. Die Dienstalterszulagen sind dann allerdings unbedingt auszurichten, aber es bleibt zweifelhaft, ob sie bei der Ermittlung der direkten Abzüge mitberücksichtigt worden oder ob für diese noch das bis dahin bezogene reglementarische Arbeitseinkommen ausschlaggebend gewesen ist. Für beinahe alle hier in Betracht kommenden Verkehrsanstalten läßt sich eine bezügliche Regelung nachweisen, und zwar sozusagen ausschließlich im Sinne des vor der Bestimmung des Kürzungsbetrages natürlich rein rechnungsmäßig erfolgenden Einbezugs der fälligen reglementarischen Dienstalterszulagen; immerhin sind derartige Feststellungen meistens nur auf indirektem Wege, d. h. durch Schlußfolgerungen aus gewissen Stellen in dokumentarischen Belegen möglich. Wesentlich ist indes die Tatsache, daß diese abgeschwächte unmittelbare Grundbesoldungsreduktion an und für sich den Haushalt der von ihr betroffenen Bahnfunktionäre jedenfalls weniger benachteiligt als ihre die Dienstalterszulagen nicht berücksichtigende, übrigens praktisch auch nicht strikte nachgewiesene Form.

B. Die Einkommensverhältnisse des Bahnpersonals in zahlenmäßiger Darstellung.

Zur außerordentlich wichtigen Ergänzung der Ausführungen über den formell-rechtlichen Charakter und den materiell-recht-

lichen Inhalt der Grundlagen des gesamten Besoldungswesens der Eisenbahn-Transportanstalten bedarf es der — in entsprechender Weise aufgegliederten — zahlenmäßigen Darstellung der Einkommensverhältnisse der Bahnbediensteten im Zeitraum 1913—1930, und zwar mit spezieller Berücksichtigung des Einflusses einiger wesentlicher Faktoren auf die Entwicklung der Einkommensbezüge des Personals in einer anschließenden zusammenfassenden Untersuchung.

§ 1: Die Grundbesoldungen.

Die *Tabelle 15* orientiert zunächst über die Zahl der in jeder Besoldungsordnung vorhandenen Gehalts- bzw. Lohnstufen, sowie zweitens über diejenige der Dienstaltersstufen, den Intervall zwischen den einzelnen Fälligkeitsterminen der reglementarisch vorgesehenen periodischen Besoldungserhöhungen und damit auch über die schemagemäß bis zur Erreichung des Maximalansatzes im ganzen zu absolvierende Zeit, während dagegen die Hauptsache, d. h. die Mindest- und Höchstansätze der Grundgehälter bzw. -löhne, sowie die Einreihung der Personalkategorien in die Besoldungsstufen und der Betrag der Dienstalterszulagen — unter Wiederholung bestimmter unentbehrlicher Angaben aus der obgenannten Uebersicht — in der *Tabelle 15a* veranschaulicht werden, soweit dem nicht praktisch unüberwindliche darstellungstechnische Schwierigkeiten entgegenstehen.

Immerhin lassen sich vorerst einmal hinsichtlich der *Häufigkeit des Inkrafttretens neuer Besoldungsordnungen nach Jahren* drei Höhepunkte des Erlasses derartiger Regulative konstatieren, und zwar ein erster — vorkriegszeitlicher — im Zeitraum 1911—1914 mit dem Spitzenjahr 1912, ein zweiter — unmittelbar nachkriegszeitlicher — in der Periode 1919—1921 mit dem Spitzenjahr 1920, sowie ein dritter und vorderhand letzter im Jahre 1923, anläßlich der ersten nachkriegszeitlichen Kürzung der Grundbesoldungen bzw. Teuerungszulagen, während als ausgesprochene Tiefpunkte die Jahre 1915, 1916 und namentlich 1927 hervorstechen. Von den überhaupt als Zeitpunkt der Inkraftsetzung von Gehalts- und Lohnordnungen in Betracht fallenden Monatsdaten erscheint der 1. Januar als zwar relativ und absolut, aber auch so doch nur leicht bevorzugt. Sodann ist festzustellen, daß jeder *Vergleich der Jahresansätze* der niedrigsten, bzw. höchsten Besoldungsstufen unter allen Umständen nur dann erfolgen kann, wenn zugleich beobachtet wird, aus welcher Zeit die Ansätze stammen, was für Personalkategorien jeder Gehalts- bzw. Lohnstufe zugeteilt sind und welchen Bahnkategorien die einzelnen Unternehmungen angehören. Drittens ist bemerkenswert, wie unter-

schiedliche Bewegungstendenzen die *Höhe der periodischen Dienstalterszulagen* sowohl bei den niedrigsten wie bei den höchsten Besoldungsstufen von Bahn zu Bahn im Zeitverlauf zeigt. Doch auch da darf von derartigen Tatsachen nicht isoliert Kenntnis genommen werden, sondern es muß wiederum auf die betroffenen Personalkategorien und zudem auf die Zahl der Dienstaltersstufen, deren Periodizität und somit auf die theoretisch bis zur Erreichung des Maximalansatzes jeder Besoldungsstufe verstreichende Zeit Rücksicht genommen werden. Insbesondere ist dann feststellbar, daß in denjenigen Fällen, in welchen die Periodizität der Dienstaltersstufen — meist unter gleichzeitiger Erhöhung der Stufenzahl und zuweilen sogar des Zeitraums bis zur Erreichung des Höchstansatzes — in den nachkriegszeitlichen Besoldungsregulativen eine Verkürzung erfahren hat, auch die einzelnen Dienstalterszulagen geringere Beträge ausmachen; diese Erscheinung liegt in der prinzipiellen, anläßlich der Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen vom Bahnpersonal oft erfolgreich verfochtenen Bevorzugung alljährlicher, wenn zwar kleinerer Gehalts- bzw. Lohnsteigerungen gegenüber in längeren Intervallen zu entrichtenden größeren Zulagen begründet. Ein Vergleich der Zahl der Dienstaltersstufen in der Tabelle 15a mit den entsprechenden Daten der Tabelle 15 hat übrigens zum Ergebnis, daß nicht immer die niedrigste Anzahl Dienstalterszulagen mit der niedrigsten Besoldungsstufe und die höchste Zahl mit der höchsten Gehalts- bzw. Lohnstufe zusammenzufallen braucht. Im ganzen verrät namentlich die Tabelle 15a überhaupt eine solche Differenzierung der Grundbesoldungsansätze und eine derartige Mannigfaltigkeit in der Bestimmung des Aufstiegs vom Minimum zum Maximum jeder Gehalts- bzw. Lohnstufe, sowie in der Einordnung der Personalkategorien in die Besoldungsstufen, daß es trotz der zum Zweck der Erzielung möglichster Gleichartigkeit der Daten mit Absicht vorgenommenen Ausschaltung bestimmter Besoldungsstufen nicht als tunlich erscheint, den einen oder anderen Fall besonders hervorzuheben, weil das praktisch beinahe einer Wiederholung der Tabellen 15 und 15a im Text gleichkommen müßte.

§ 2: Die Nebenbezüge.

Soweit möglich, d. h. zeitlich aus Mangel an ausreichendem Unterlagenmaterial meist nicht lückenlos und aus darstellungstechnischen Gründen nicht bis in alle Einzelheiten, orientiert zunächst die *Tabelle 16* über die *geldlichen Extraentschädigungen*. In ihrer Rubrizierung hält sie sich strikte an die in den grundlegenden Ausführungen vorgenommene Gliederung dieser Barvergütungen.

Inhaltlich zeigt die Tabelle 16 in erster Linie, wie außerordentlich unterschiedlich die Zusammensetzung der Nebenbezugssysteme nach Arten von Barentschädigungen nicht nur von Bahn zu Bahn gestaltet zu sein pflegte, sondern wie sie auch bei ein und demselben Unternehmen im Zeitverlauf zuweilen gewechselt hat, welche Verschiedenartigkeit auf der räumlichen und zeitlichen Variabilität der Betriebsverhältnisse, speziell der Fahrplangestaltung, beruhen dürfte. Mit den Ansätzen der Nebenbezüge in bar — selbst wenn bloß die in annähernd gleichen Zeitpunkten beschlossenen miteinander verglichen werden — verhält es sich jedoch auch nicht anders, woran verschiedene Faktoren, beispielsweise der Stand der regionalen, bzw. örtlichen Kosten der Lebenshaltung, die berufliche Stellung der anspruchsberechtigten Bahnfunktionäre oder die Struktur des angewandten Nebenbezugssystems, die Schuld tragen. Bei einer allerdings keineswegs bedeutenden Zahl von Verkehrsanstalten, so bei den Schweizerischen Bundesbahnen, der Emmental-Bahn, der Burgdorf-Thun-Bahn, der Aigle-Ollon-Monthey-Bahn und der Aigle-Leysin-Bahn, durften, bzw. dürfen die aus bestimmten — von Unternehmen zu Unternehmen verschiedenen — Nebenbezugsquellen fließenden Barentschädigungen einen gewissen, reglementarisch festgesetzten Maximalbetrag nicht überschreiten. Ferner findet sich öfters eine Bestimmung vor, wonach die Extravergütungen für auswärtige Stellvertretung, wenn diese eine bestimmte Dauer überschreitet, reduziert werden sollen, und zwar wohl aus der Erwägung heraus, daß die außerordentlichen Kosten des Lebensunterhalts unter der erwähnten Voraussetzung für die betreffenden Bediensteten wesentlich geringer werden. Diese *Kürzung der Stellvertretungsentschädigungen* ist in der an und für sich ebenfalls keinen Anspruch auf numerische Vollständigkeit und Lückenlosigkeit der Daten erhebenden *Tabelle 16a* dargestellt; das zahlenmäßige Ergebnis ist nicht allein räumlich, sondern teilweise sogar zeitlich ungleich. Des weiteren erweckt hauptsächlich noch die Frage nach der *Höhe des für jeden einzelnen anspruchsberechtigten Funktionär im ganzen aus den vorgesehenen Nebenbezugsquellen fließenden Arbeitseinkommens* spezielles Interesse. Ihre Beantwortung kann keineswegs im Sinne der Nennung *eines* bestimmten festen Gesamtbetrages erfolgen, weil die Ergiebigkeit der meisten Barentschädigungsquellen bekanntlich je nach der Natur und der Dauer der dienstlichen Verwendung des Bahnpersonal, welche ihrerseits vom Dienstalter der Funktionäre abhängt, schwankt. Auf Grund des allerdings bloß spärlich vorhandenen und sich ausschließlich auf die unmittelbare Vorkriegszeit beziehenden Unterlagenmaterials ist wenigstens für ein paar ty-

pische Personalkategorien des Zugsbegleitungs- und des Fahrdienstes leicht feststellbar, daß die Einkünfte an geldlichen Extraentschädigungen je nach der Stellung im Beruf, dem Dienstalter und der Dauer der dienstlichen Verwendung pro Jahr kurz vor dem Ausbruch des Weltkrieges betragen haben dürften:

	in Prozent der Jahresgrundbesoldung:
bei den Schweiz. Bundesbahnen	38—61
„ der Sihltal-Bahn	8—34
„ „ Mittelthurgau-Bahn	8—28
„ „ Appenzeller-Bahn	4—56

Diese Feststellungen bleiben natürlich nur unter der Voraussetzung normaler Verhältnisse und insoweit zutreffend, als die Ordnung des Barentschädigungswesens keinen Systemwechsel erfährt. Hinsichtlich beider Punkte sind aber seit der unmittelbaren Vorkriegszeit durchwegs Aenderungen, und zwar in für das anspruchsberechtigte Personal an und für sich ungünstigem Sinne, eingetreten, so z. B. bei den Schweiz. Bundesbahnen einmal infolge der Auswirkungen des Weltkrieges und sodann auch, weil mit dem Inkrafttreten des eidgenössischen Beamtengesetzes am 1. Januar 1928 die festen Nebenbezüge (Fixa) dahinfielen, bzw. seither als in den Ansätzen der neuen Besoldungsskala inbegriffen zu gelten haben. In Anbetracht der strukturellen Mannigfaltigkeit der Nebenbezugssysteme, der Betriebsorganisation im allgemeinen und der Fahrplangestaltung im besonderen, des Dienstalters der Funktionäre usw. ist kaum anzunehmen, es habe sich bei den übrigen, die Verabfolgung von geldlichen Extraentschädigungen kennenden Transportanstalten anders verhalten.

Ueber die *Natural-Nebenbezüge* gibt vorerst die *Tabelle 17* Auskunft, und zwar hinsichtlich der *Tragzeiten der wichtigeren Dienstkleidereffekten;* aus ähnlichen Gründen wie bei der (Nebenbezugs-)Tabelle 16, d. h. darstellungstechnischer Schwierigkeiten halber, ist es auch hier nicht möglich, die Uebersicht zu weitgehend zu spezifizieren. Inhaltlich vermittelt die Tabelle 17 das den Ergebnissen der Tabellen 15a und 16 entsprechende Bild, nämlich dasjenige einer nicht nur räumlich, sondern bei ein und demselben Unternehmen sogar zeitlich öfters unterschiedlichen Bestimmung der von früher (S. 51) erwähnten Faktoren abhängenden Tragzeiten für die einzelnen Uniformbestandteile. Jedoch kommt es hier bekanntlich vor allem auf die Kenntnis der den Verkehrsanstalten aus der Ausrüstung der Funktionäre der einzelnen Personalkategorien mit Dienstkleidern erwachsenden *jährlichen Durchschnittskosten pro Mann* an, welcher Aufgabe,

im Rahmen des Möglichen, die *Tabelle 17a* gerecht zu werden versucht, indem sie für vier typische Personalkategorien unter Berücksichtigung der reglementarisch vorgesehenen Tragzeit der wichtigsten in Frage kommenden Dienstkleidereffekten deren jährliche Kostenbetreffnisse, sowie die Gesamtaufwendungen pro Mann und Jahr veranschaulicht. Trotzdem die berechneten Beträge aus verschiedenen, hier kein besonderes Interesse erweckenden Gründen mit einer gewissen Reserve zu würdigen sind, genügen sie immerhin zur Andeutung der Entwicklungs*tendenzen* der Uniformierungskosten. Solche Feststellungen sind zwar für die Kriegs- und die unmittelbaren Nachkriegsjahre auch nicht möglich; doch könnte in dieser Hinsicht wohl kaum etwas anderes als eine vorübergehende erhebliche Kostensteigerung erwartet werden, die übrigens von den Bahnverwaltungen fast allgemein durch eine Verlängerung der Tragzeiten wenigstens teilweise wettzuschlagen versucht worden sein dürfte. Was die *Ausstattung* der Funktionäre mit Dienstkleidereffekten anbetrifft, so ist festzuhalten, daß sie gewöhnlich bei ein und demselben Verkehrsunternehmen für verschiedene, z. T. sogar nicht einmal den gleichen Dienstzweigen angehörende Personalkategorien zum mindesten weitgehend, wenn nicht völlig übereinzustimmen pflegte, wie beispielsweise oft im Falle Streckenwärter/Stationswärter bzw. -arbeiter. Obwohl die Tragzeit der Uniformstücke grundsätzlich von deren speziellem Verwendungszweck, sowie von der dienstlichen Inanspruchnahme des Personals abhängt, haben nachkriegszeitliche Tragzeitverlängerungen stattgefunden, die sich indes damit nicht erklären lassen, sondern vielmehr entweder auf eine veränderte Einkleidung der Bediensteten oder auf eine derart wenigstens partiell kompensierte Erhöhung der Anschaffungspreise zurückzuführen sein dürften. Die gegenteilige Maßnahme, eine Tragzeitverkürzung, hat zwar ebenfalls — allerdings seltener — Platz gegriffen und dann natürlich, soweit ihre finanzielle Auswirkung nicht durch eine gleichzeitige Tragzeitverlängerung für andere Dienstkleidereffekten aufgehoben worden ist, stets eine Kostenvermehrung zur Folge gehabt. Die *jahresdurchschnittliche Höhe der Kostenanteile* für die einzelnen Uniformstücke richtet sich selbstverständlich erstens nach dem Anschaffungspreis der einzelnen Bestandteile und ferner nach deren Tragzeit: Je niedriger der Anschaffungspreis und je länger die Gebrauchsdauer, um so geringer im Verhältnis auch der auf ein Jahr entfallende Kostenanteil und umgekehrt. Die Summe der einzelnen Ausgabenbetreffnisse für jede Personalkategorie, d. h. der *jahresdurchschnittliche Gesamtaufwand für Dienstkleider* ist charakterisiert als Funktion der Ausstattung der Personalkategorien mit Uniformbestandteilen, deren Anschaffungs-

kosten und Tragzeit. Weil sich zwischen diesen drei Faktoren die unterschiedlichsten Kombinationsmöglichkeiten zeigen, erscheint der Gesamtaufwand in der Tabelle 17a sowohl räumlich als auch zeitlich mit sehr ungleichen Beträgen. Für die Bediensteten des Bahnunterhalts und der Bahnbewachung, sowie für das Lokomotivpersonal sind fast allgemein Summen ausgewiesen, welche unter denjenigen der übrigen Personalkategorien stehen. In jedem, selbst im besten Fall erreichen indes die Uniformierungskosten pro Mann und Jahr lediglich Beträge, die — als Barbesoldungsbestandteile betrachtet — im Vergleich mit den entsprechenden Grundgehältern bzw. -löhnen kaum ins Gewicht fallen. Es ist allerdings keineswegs zu vergessen, daß die Tabelle 17a bloß die allerwichtigsten Dienstkleidereffekten berücksichtigt und sich der gesamte Kostenaufwand für die Bahnverwaltungen demzufolge in Wirklichkeit höher stellt; anderseits kann aber ruhig angenommen werden, die betreffenden Mehrausgaben vermöchten — es existieren gute Gründe für die Richtigkeit dieser Behauptung — am Ganzen keine wesentlichen Verschiebungen nach oben herbeizuführen.

Einen Spezialfall bilden die Kant. Basler Straßenbahnen insofern, als für deren Werkstätte- und Depotpersonal, für die Funktionäre des Bahnbaus und des Bahnunterhalts, sowie für die Oberleitungsarbeiter eine Bestimmung gilt, wonach diese Bediensteten zwar das Recht besitzen, von der Verwaltung alljährlich bis zu drei Ueberkleider zu beziehen, aber nur gegen Vergütung von 40 % der Anschaffungskosten.

§ 3: Die Grundbesoldungszuschüsse (Teuerungszulagen).

Eine besondere, möglichst umfassende *Zusammenstellung der endgültigen Teuerungszulagen* für das Personal der in die Besoldungsübersichten I—VI aufgenommenen Verkehrsunternehmungen gibt den wichtigsten Inhalt der von den zuständigen Behörden gefaßten Beschlüsse über die Ausrichtung von Grundbesoldungszuschüssen, d. h. im wesentlichen die Ansätze der Teuerungszulagen, in möglichst knapper Formulierung wieder, die zwar immer mit der in den fraglichen Erlassen angewandten, aber nicht überall mit der Systematik der Grundbesoldungszuschüsse in den Besoldungsübersichten I—VI übereinstimmt. Auf Grund dieser Zusammenstellung zeigt es sich mit aller Deutlichkeit, wie außerordentlich verschiedenartig der materielle Inhalt der Beschlüsse über die Verabfolgung von Teuerungszulagen nicht nur im Hinblick auf die in diesen Erlassen befolgten Richtlinien, sondern auch hinsichtlich der nominellen Höhe der bei den einzelnen Transportanstalten in ein und demselben Jahr für gleiche

reglementarische Gehälter bzw. Löhne vorgesehenen Ansätze der Grundbesoldungszuschüsse gewesen ist. Eine abschließende kritische Würdigung der Teuerungszulagen wird indes erst am Platz sein, wenn diese zunächst den reglementarischen Gehältern bzw. Löhnen gegenübergestellt und, ihnen zugerechnet, mit dem jahresdurchschnittlichen Stand der Lebenshaltungskosten verglichen werden können, sowie wenn der Einfluß der den einzelnen Verkehrsanstalten aus der Entrichtung der Grundbesoldungen und der Teuerungszuschläge erwachsenden Gesamtbeträge auf die Betriebsüberschüsse ermessen zu werden vermag und anderseits die Bedeutung der übrigen, die Finanzlage und die Leistungsfähigkeit der Bahnunternehmungen bestimmenden Faktoren bekannt ist. Die erwähnte umfangreiche Zusammenstellung befaßt sich bloß mit den Normalfällen, d. h. mit solchen, in denen die Verabfolgung der Grundbesoldungszuschüsse als an keine speziellen Voraussetzungen geknüpft erscheint. Von den auch andere, die Anspruchsberechtigung der Bediensteten bei Vorliegen bestimmter persönlicher Verhältnisse erhöhende, bzw. einschränkende, somit nicht allgemeingültige Bestimmungen enthaltenden Erlassen figurieren die wichtigsten, d. h. diejenigen über die *Behandlung der Ledigen mit Unterstützungspflicht, sowie der Verwitweten und Geschiedenen anläßlich der Ausrichtung von Teuerungszulagen,* gleichfalls in einer *besonderen Zusammenstellung.* Diese Frage hat praktisch materielle Lösungen erfahren, welche sich nicht nur in räumlicher, sondern auch in zeitlicher Beziehung als ebenso mannigfaltig erzeigen wie der normalerweise zur Anwendung gelangende Hauptinhalt der Zulagenbeschlüsse. Ergänzend sei erwähnt, daß bei den großen Verkehrsanstalten auch für das nichtständige oder nicht vollbeschäftigte Bahnpersonal, die Barrierenwärter(innen), die Lehrlinge usw. die Ansätze der Grundbesoldungszuschüsse extra festgelegt zu werden pflegten; indes hat diese Regelung nirgends eine solche Bedeutung erlangt, um hier nicht vernachlässigt werden zu dürfen.

Da den Beschlüssen über die Ausrichtung von Teuerungszulagen im großen und ganzen doch bloß der Charakter von Notmaßnahmen, d. h. von provisorischen, lediglich bis zur definitiven Neuordnung des Besoldungswesens getroffenen Vorkehrungen anhaftet, ist es keineswegs unangebracht, *die Dauer, sowie den Zeitpunkt des Beginns und denjenigen der Aufhebung dieses Provisoriums* im Hinblick auf die Häufigkeit der Fälle festzustellen. Zunächst orientiert eine kleine *Uebersicht* über das Einsetzen und das Aufhören der Verabfolgung von Grundbesoldungszuschüssen bei jedem einzelnen Verkehrsunternehmen, sowie

über die daraus resultierende Dauer der provisorischen Neuordnung des Besoldungswesens durch die betreffenden Bahnverwaltungen, wobei eine genaue Präzisierung des Inkrafttretens der ersten Beschlüsse nach Monaten, weil unwesentlich und in zahlreichen Fällen überhaupt nicht durchführbar, unterblieben, die Außerkraftsetzung der letzten Beschlüsse dagegen meist ohne weiteres aus dem in der Tabelle 15a enthaltenen Datum des Inkrafttretens der neuen Gehalts- und Lohnreglemente ersichtlich ist. Es bedarf im wesentlichen allerdings noch des Hinweises darauf, daß die Ausrichtung der Teuerungszulagen bei bestimmten, vereinzelten Transportanstalten — wie z. B. im Falle der Sihltal-Bahn pro 1917 — infolge der Einführung einer neuen Besoldungsordnung vorübergehend einen Unterbruch erfahren hat, weil dieser in der fraglichen Uebersicht nirgends zum Ausdruck gelangt. Die *Dauer des Interimistikums*, während dessen die Bahnverwaltungsorgane bemüht waren, das Arbeitsentgelt der Bahnbediensteten vermittels Grundbesoldungszuschüssen dem höheren Stand der Lebenshaltungskosten anzupassen, hat sich erstreckt

in 8 Fällen	über 3 Jahre	in 2 Fällen	über 10 Jahre
„ 36 „	„ 4 „	„ 7 „	„ 12 „
„ 20 „	„ 5 „	„ 5 „	„ 13 „
„ 3 „	„ 6 „	„ 1 Fall	„ 14 „
„ 2 „	„ 7 „	„ 1 „	„ 17 „
„ 2 „	„ 8 „		

Von insgesamt 87 Verkehrsunternehmungen haben demzufolge 56 ihren Funktionären während vier oder fünf Jahren Teuerungszulagen ausgerichtet; eine weitere, allerdings erheblich kleinere Zahl von Verwaltungen — worunter diejenige der Schweizerischen Bundesbahnen — hat dasselbe immerhin während zwölf oder dreizehn Jahren getan. Anderseits ist es bei acht Transportanstalten nur drei Jahre lang geschehen, während die beiden Fälle, in welchen das Provisorium sogar 14, bzw. 17 Jahre gewährt hat, die Birsigtal-Bahn und die Mittelthurgau-Bahn (bis 1932) angehen. Der *Zeitpunkt der erstmaligen Verabfolgung von Grundbesoldungszuschüssen* fällt mehrheitlich, d. h. in 68 Fällen, ins Jahr 1916; doch gibt es immerhin 16 Unternehmungen, deren Verwaltungsbehörden Teuerungszulagen zum erstenmal erst pro 1917 beschlossen haben. Bei der Martigny-Châtelard-Bahn war es sogar nicht vor dem Jahre 1918 der Fall; das Personal der Waldenburger-Bahn und der Birsigtal-Bahn hingegen stand schon im Jahre 1915 im Genuß von Grundbesoldungszuschüssen. Das *Ende der interimistischen Regelung der Diensteinkommensverhältnisse* fiel

in	3	Fällen	ins Jahr	1918	in	1 Fall	ins Jahr 1925
„	37	„	„ „	1919	„	1 „	„ „ 1926
„	24	„	„ „	1920	„	6 Fällen	„ „ 1927
„	2	„	„ „	1921	„	6 „	„ „ 1928
„	3	„	„ „	1922	„	1 Fall	„ „ 1929
„	1	Fall	„ „	1923	„	1 „	„ „ 1932
„	1	„	„ „	1924			

Als Ganzes bedeuten diese Feststellungen nichts anderes als ein Spiegelbild der Perioden, während welcher die Gehalts- bzw. Lohnverhältnisse provisorisch neu geordnet worden sind: Nach vier bis fünf Jahren, d. h. 1919 oder 1920, haben die meisten Bahnverwaltungen die Ausrichtung von Teuerungszulagen abgebrochen, um an deren Stelle neue, definitive Besoldungsregulative zu setzen; eine zweite, kleinere Häufung solcher Fälle tritt — dem zwölf- bzw. dreizehnjährigen Interimistikum ungefähr entsprechend — in den Jahren 1927 und 1928 auf, während die keineswegs zahlreichen anderen Verkehrsunternehmungen den gleichen Schritt beinahe allgemein bereits früher getan haben. *Zusammenfassend* ist im Hinblick auf die Dauer, den Beginn und den Widerruf der Ausrichtung von Grundbesoldungszuschüssen zu konstatieren, daß sich die Bahnverwaltungen mehrheitlich darauf beschränkten, solche Beschlüsse nur in den Weltkriegsjahren und darüber hinaus für so lange zu fassen, als die Lebenshaltungskosten ihren höchsten Stand im Vergleich zum unmittelbar vorkriegszeitlichen noch nicht erreicht hatten, dann aber — in der allerdings irrtümlichen Meinung, es werde keine Verbilligung der Lebenshaltung mehr eintreten — das Besoldungswesen alsbald auf dieser erheblich veränderten Basis neu ordneten.

§ 4: Die Sparmaßnahmen auf den Personalausgaben.

Die folgenden Erörterungen nehmen nur auf die zahlenmäßige Darstellung der Nichtausrichtung (Sistierung) der reglementarischen periodischen Dienstalterszulagen, die direkte Reduktion der Grundgehälter und -löhne, sowie auf die Herabsetzung der Teuerungszulagen Bezug, indem die auf Grund besonderer Sparbeschlüsse auf den geldlichen und den Naturalextraentschädigungen durchgeführten Sparmaßnahmen mangels ausreichenden Quellenmaterials nicht veranschaulicht werden können. Was die abschließende Beurteilung der mittel- und unmittelbaren Abzüge vom Diensteinkommen anbetrifft, so ist an sie derselbe Vorbehalt wie an diejenige der Teuerungszulagen (S. 75) zu knüpfen.

Zunächst orientiert eine *Zusammenstellung* über die *Aufhebung der ordentlichen reglementarischen Besoldungserhöhungen (Dienstalterszulagen)* in den Weltkriegs- und Nachkriegsjahren.

Sie gibt zwar keine Auskunft über die Höhe der indirekten Gehalts- bzw. Lohnkürzungen, da diese je nach der Einreihung des Personals in die Besoldungsstufen und somit je nach der Stellung im Beruf variiert; die mittelbare Reduktion des reglementarischen Arbeitseinkommens pflegte sich indes stets zwischen den in der (Grundbesoldungs-)Tabelle 15a figurierenden extremen Beträgen der Dienstalterszulagen zu bewegen. Hingegen veranschaulicht die Zusammenstellung deutlich, wie differenziert die *Dauer der kriegszeitlichen Sistierung* gewesen ist, indem sie unter den in Betracht fallenden Verkehrsanstalten zwischen 9 (Schweiz. Bundesbahnen) und 65 (Rhätische Bahn) Monaten geschwankt, sich indes bei einer relativ großen Zahl von Transportanstalten nicht über mehr als ein Jahr erstreckt hat. Als *Datum des Beginns der Sistierung* scheint der 1. Januar 1915 entschieden im Vordergrund gestanden zu haben. Anderseits kann der *Zeitpunkt des Widerrufs*, der unterschiedlichen Dauer der Periode indirekter Besoldungsreduktion entsprechend, nicht so eindeutig bezeichnet werden, weil er sich auf den Zeitraum von frühestens dem 30. November 1915 (bei der Freiburg-Murten-Ins-Bahn) bis spätestens zum 31. Dezember 1919 (bei der Rhätischen Bahn) verteilt; als Schlußdatum kommt der 31. Dezember 1915 immerhin noch verhältnismäßig häufig vor. Die Verwaltungsbehörden der Appenzeller Straßenbahn (Elektrische Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell) sind anläßlich der Wiederaufnahme der periodischen Dienstalterszulagen insofern ihren eigenen Weg gegangen, als sie die reglementarischen Gehalts- bzw. Lohnerhöhungen zunächst bloß zur Hälfte und erst nach Jahresfrist wieder voll ausrichteten. Soweit die Bahnverwaltungen die den Funktionären während des Weltkrieges vorenthaltenen Dienstalterszulagen früher oder später *zurückerstattet* haben, besitzen die fraglichen Beträge den Charakter von Ergänzungszuschlägen zu den verabfolgten Grundbesoldungszuschüssen, und zwar mit desto mehr Berechtigung, je weniger diese selbst ihrem Zweck zu genügen vermochten. Die Zahl der *nachkriegszeitlichen Fälle der Sistierung der ordentlichen Besoldungserhöhungen* scheint offenbar weit unter derjenigen der kriegszeitlichen geblieben zu sein, und überdies sind die wenigen Verkehrsanstalten nur zum Teil mit den Bahnen identisch, bei welchen diese Sparmaßnahme schon während des Weltkrieges getroffen worden war. Der *Zeitpunkt des Beginns der Sistierung* ist nach dem Weltkrieg entweder mitten in die erste Nachkriegskrise oder dann in den Anfang der die Depression ablösenden Periode wieder aufsteigender Wirtschaftskonjunktur gefallen, während ihr *Widerruf* — sofern er allerdings überhaupt beschlossen wurde — teils bereits nach verhältnismäßig kurzer Frist, teils aber auch erst nach

mehreren Jahren erfolgte. Von einer nachträglichen *Rückerstattung* der nachkriegszeitlichen indirekten Abzüge auf den reglementarischen Gehältern bzw. Löhnen verlautet in keinem der betreffenden Fälle etwas.

Eine *weitere Zusammenstellung* befaßt sich mit der *direkten Reduktion der Grundbesoldungen am Anfang des Weltkrieges.* Als *Zeitpunkt des Inkrafttretens* der unmittelbaren Besoldungskürzung scheint der 1. September 1914 bevorzugt worden zu sein, während solche Sparmaßnahmen weit weniger oft schon am 1. August desselben Jahres oder dann erst nach dem Monat September 1914, spätestens am 1. Januar 1915 wirksam geworden sind. Die *völlige Aufhebung* der direkten Gehalts- bzw. Lohnreduktionen hat in einem erheblich ausgedehnteren Zeitraum stattgefunden als deren Einführung, indem sie frühestens am 31. Dezember 1914 (Freiburg-Murten-Ins-Bahn, Sernftal-Bahn) und spätestens am 31. Dezember 1916 (Wengernalp-Bahn, Jungfrau-Bahn) erfolgt ist; soweit bei gewissen Verkehrsunternehmungen vor dem gänzlichen Widerruf des Kürzungserlasses eine Herabsetzung der ursprünglichen Abzüge beschlossen wurde, ist sie teils im Jahre 1915, teils jedoch auch erst im Jahre 1916 in Kraft getreten. Die kriegszeitliche Periode direkter Besoldungsreduktionen hat im besten Fall (Sernftal-Bahn) lediglich dreieinhalb Monate, im schlimmsten (Wengernalp-Bahn, Jungfrau-Bahn) dagegen volle zweieindrittel Jahre gedauert. Ueber das *Ausmaß* der direkten Gehalts- bzw. Lohnkürzungen läßt sich zusammenfassend nicht leicht etwas konstatieren, es sei denn, daß es anfänglich je nach Transportanstalten und Grundbesoldungsbetrag zwei (Bernina-Bahn) bis vierzig (Berner Oberland-Bahnen und Schynige Platte-Bahn), vermutlich für die Mehrzahl der Bahnbediensteten indes bloß fünf bis zwanzig Prozent des reglementarischen Gehalts bzw. Lohnes betragen hat; sofern vor der gänzlichen Aufhebung des Kürzungsbeschlusses eine Ermäßigung der Reduktion eingetreten ist, pflegte sie gewöhnlich die Hälfte der ursprünglichen Ansätze auszumachen. Diejenigen Bahnverwaltungen, welche sich in die Lage versetzt sahen, dem Personal die unmittelbaren Abzüge vom Diensteinkommen *zurückvergüten* zu können, haben das in der Regel schon kurz nach der gänzlichen Aufhebung der Reduktionsbeschlüsse, d. h. meist in den Jahren 1916 und 1917, getan. Derartige Rückerstattungen besitzen selbstverständlich ebenfalls den bereits den vorübergehend in Wegfall gekommenen und später nachvergüteten Dienstalterszulagen zuerkannten Charakter von Ergänzungen zu den inzwischen fast allgemein ausgerichteten Grundbesoldungszuschüssen.

Eine *dritte Zusammenstellung* orientiert über die *direkte Kür-*

zung der reglementarischen Gehälter bzw. Löhne während der ersten nachkriegszeitlichen Reduktionsperiode (1922—1930). Der *Zeitpunkt des Inkrafttretens* der betreffenden Beschlüsse fällt überwiegend in das Jahr 1923, und zwar zumeist auf den 1. Januar, daneben aber in relativ zahlreichen Fällen auch ins Jahr 1922, während entsprechende Maßnahmen bloß bei vereinzelten Verkehrsanstalten erst in den Jahren 1924—1926 Platz gegriffen haben. Eine eigenartige Methode der Besoldungsreduktion brachten die Verwaltungsbehörden der Chur-Arosa-Bahn und der Rhätischen Bahn — den eigentlichen Kürzungsbeschlüssen vorgängig — zur Anwendung, indem sie dem Personal pro 1923 einen 24- bzw. 36- bis 60tägigen Zwangsurlaub mit nur 40prozentiger Gehalts- bzw. Lohnzahlung auferlegten, der, wenigstens bei der Rhätischen Bahn, im Endeffekt auf eine Herabsetzung des reglementarischen Einkommens um 5 % hinausgelaufen sein soll. Anders als im Verlauf der kriegszeitlichen Reduktionsperiode sind die Grundbesoldungskürzungen der Nachkriegszeit, zum mindesten bis zum Jahre 1930, lediglich vom kleineren Teil der fraglichen Transportanstalten gänzlich *widerrufen* worden; wo das der Fall war, haben die früheren Maximalansätze — wie bei der Sihltal-Bahn, den privaten Neuenburger Straßenbahnen, den Städtischen Straßenbahnen von Biel und von Winterthur — dann allerdings teilweise sogar noch eine Erhöhung erfahren. Unter der gleichen Voraussetzung kann hinsichtlich der *Dauer der Kürzungsperiode* festgestellt werden, daß diese im günstigsten Fall einzweidrittel Jahre (Monthey-Champéry[-Morgins]-Bahn), im ungünstigsten hingegen volle acht Jahre (Neuenburger Straßenbahnen, privat) gewährt hat. Der Umstand, daß ein paar Bahnverwaltungen bis zum Jahre 1930 immerhin eine gewisse Ermäßigung der ursprünglich beschlossenen Abzüge eintreten ließen, ändert nichts am Charakter der nachkriegszeitlichen unmittelbaren Grundbesoldungskürzungen, welcher von demjenigen der kriegszeitlichen Reduktionen insofern prinzipiell verschieden ist, als es sich bei jenen nicht mehr — wie in den ersten Monaten nach dem Ausbruch des Weltkrieges — um reine Notmaßnahmen handelt, sondern mit großer Wahrscheinlichkkeit eher um ursprünglich in Anbetracht der konstant abnehmenden Teuerung der Lebenshaltungskosten von den meisten Bahnverwaltungen als *bleibend gedachte Vorkehrungen.* Darauf scheint namentlich zu deuten, daß im allgemeinen keine nachträgliche *Rückerstattungen* der nachkriegszeitlichen Gehalts- bzw. Lohneinbußen erfolgt sind. Noch schwieriger als bei den zu Beginn der Kriegswirren beschlossenen Grundbesoldungsreduktionen kann das *Ausmaß* der nachkriegszeitlichen Besoldungskürzungen umschrieben werden,

weil diese nicht allein nach Maßgabe der prozentual- und der gestaffelt prozentual-einheitlichen Bemessungsmethode, sondern vor allem bei gewissen Verkehrsanstalten, z. B. bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS, nach dem gestaffelt nominell-einheitlichen Verfahren ermittelt wurden; daraus resultiert die darstellungstechnische Unmöglichkeit, für die Funktionäre dieser Verkehrsunternehmungen die Höhe der direkten Abzüge in der betreffenden Zusammenstellung nominell und prozentual lückenlos aufzuzeigen. Immerhin geht aus dieser hervor, daß die Reduktion im allergünstigsten Fall (bei der Sihltal-Bahn) gleich Null gewesen ist, im schlimmsten (bei der Aarau-Schöftland-Bahn und der Wynental-Bahn) anderseits einen Viertel der ursprünglichen Ansätze kaum überschritten hat und somit bei weitem nicht an die kriegszeitliche Kürzung heranreicht; für die meisten Bahnbediensteten dürfte sie indes kaum wesentlich mehr als höchstens 10 % ausgemacht haben. Soweit *Ermäßigungen* der zuerst vorgesehenen Abzüge beschlossen worden sind, haben sie in der Regel — wie schon während des Weltkriegs — wiederum den halben Anteil der ursprünglichen Kürzungsansätze betragen. Die Regionalbahn Saignelégier-Glovelier stellt das einzige Unternehmen dar, bei dem im Verlauf der ersten Nachkriegskrise zweimal eine Reduktion der reglementarischen Gehälter bzw. Löhne, jede von ungefähr gleich großer Tragweite, notwendig wurde, da die auf Grund eines ersten Beschlusses durchgeführte direkte Kürzung zur Kompensation des ihr zugedachten Anteils an dem aus dem Betrieb resultierenden Fehlbetrag allein nicht genügte.

Die *Herabsetzung der nachkriegszeitlichen Teuerungszulagen* bildet eine Sache für sich. Als Transportanstalten, welche in dieser Hinsicht Interesse erwecken, kommen durchwegs solche in Frage, deren Verwaltungsbehörden die Teuerungszulagen über die Zeit des Höchststandes der Lebenshaltungskosten hinaus beibehielten und die neuen Gehalts- bzw. Lohnreglemente erst sehr spät, d. h. nachdem die Teuerung schon wieder auf einen wesentlich tieferen Punkt zurückgewichen war, erließen. Sie sind in der die nachkriegszeitlichen direkten Grundbesoldungsreduktionen betreffenden Zusammenstellung anhangsweise aufgezählt; auf jene Liste gehört seit dem 1. Januar 1932 überdies die Mittelthurgau-Bahn. Bei der Martigny-Châtelard-Bahn ist die Kürzung der Teuerungszuschläge vom 1. November 1921 an bloß nominell erfolgt, indem sich die effektiven Diensteinkommensbezüge der einzelnen Funktionäre unter gleichbleibenden Voraussetzungen des Zivil- bzw. Familienstandes nicht verändert haben, und für die Bernina-Bahn fehlen die Unterlagen, aus welchen das Ausmaß der Herabsetzung der Grundbesoldungszuschüsse einwandfrei ersicht-

lich wäre, sodaß die weiteren, sich damit befassenden Erörterungen auf die unten bezeichneten Verkehrsanstalten und Reduktionserlasse beschränkt bleiben können, wobei die Seitenzahlen auf die Zusammenstellung der endgültigen Teuerungszulagen Bezug nehmen:

SBB	auf	Seite	3	beginnend	1922/1. Halbjahr
SMB	„	„	10	„	1922
LHB/HWB	„	„	11	„	1922/1. Halbjahr
RSHB/HEB	„	„	13	„	1922/1. Halbjahr
SOB	„	„	18	„	1922
MThB	„	„	20	„	1923
BTB	„	„	30	„	1922
StEB	„	„	43	„	1922/1. Halbjahr
BM	„	„	46	„	1922
CGTE	„	„	51	„	1921/4. Vierteljahr
SSB	„	„	54	„	1922

Demnach fiel der *Beginn* der Ausrichtung gekürzter Grundbesoldungszuschüsse, bzw. der gänzliche Wegfall einzelner Arten von Teuerungszuschlägen mit zwei Ausnahmen überall ins Krisenjahr 1922; die Reduktion ist indes nicht durchwegs unter einem Mal, sondern bei einigen Transportanstalten in zwei bis vier, gewöhnlich halbjährlichen Etappen durchgeführt worden, sodaß in diesen Fällen von einer eigentlichen Reduktions*periode* die Rede sein muß. Wenn auch bei den betreffenden Kürzungserlassen als Teuerungszulagenbeschlüssen bekanntlich nicht von einer *Aufhebung* gesprochen werden kann, so stellt sich immerhin die Frage, wie lange — vom Einsetzen der Reduktion an gerechnet — die gekürzten Grundbesoldungszuschüsse, gegebenenfalls über die Kürzungsperiode hinaus, noch aufrechterhalten worden seien. Die Antwort lautet dahin, daß die Verabfolgung herabgesetzter Teuerungszuschläge in der Regel immer noch mehrere — minimal ein (Bellinzona-Mesocco-Bahn), maximal neun (Mittelthurgau-Bahn) — Jahre gedauert hat, bevor eine neue Gehalts- bzw. Lohnordnung in Kraft gesetzt wurde. Die Verwaltungen der Südost-Bahn und der Birsigtal-Bahn haben die im Jahre 1922 gekürzten Grundbesoldungszuschüsse allerdings vorher, d. h. seit 1925, — wenn auch nicht mehr auf den früheren Höchststand — erneut erhöht. Keine der ordentlichen Zulagenarten, mit Ausnahme der Familienzulage, ist von der Herabsetzung, welche zum Teil bis zum gänzlichen Wegfall ging, verschont worden; verhältnismäßig weitaus am meisten diente immerhin die Kinderzulage als Kürzungsobjekt. Das Ausmaß der Reduktion hat — sofern von den völlig aufgehobenen Arten von Grundbesoldungszuschüssen, ge-

wöhnlich der Kinderzulage, abgesehen wird — im Endeffekt günstigstenfalls 10,5 % (Zulage an ledige Funktionäre der Bellinzona-Mesocco-Bahn), schlimmstenfalls hingegen 53,8 % (Kinderzulage der Langenthal-Huttwil-Bahn samt mitbetriebenen Linien) betragen. Mit Bezug auf die Kinderzulage allein hat — um sie völlig zum Verschwinden zu bringen — eine weitere Kürzungsperiode bei der Emmental-Bahn und der Burgdorf-Thun-Bahn, sowie bei den vier Huttwilerbahnen im Zeitpunkt des Inkrafttretens der nachkriegszeitlichen Gehalts- und Lohnreglemente dieser Transportanstalten, d. h. in den Jahren 1922 bzw. 1928 und 1929 eingesetzt, und zwar für jene Bahngruppen in fünf Jahresetappen zu je 20,0 %, für diese in sechsen zu je 16,7 % des bis dahin noch maßgebend gewesenen Ansatzes. Zudem wurde die Kinderzulage auch bei den Schweiz. Bundesbahnen mit dem Inkrafttreten des eidg. Beamtengesetzes am 1. Januar 1928 nochmals einer Reduktion unterworfen, aber nicht bis zu ihrer gänzlichen Sistierung, sondern unter drei Malen bloß um je 6,67 %, demnach insgesamt nur um einen Fünftel des Ansatzes vom Jahre 1927 gekürzt.

Die auf den Personalkosten durchgeführten Sparmaßnahmen sind nicht auf die in den engeren Untersuchungskreis der vorliegenden Arbeit aufgenommenen Eisenbahntransportanstalten beschränkt geblieben. Vielmehr haben solche, in mehrfacher Hinsicht unterschiedlich, nachweisbar bei einer keineswegs geringen Zahl von Verkehrsunternehmungen desgleichen stattgefunden.

§ 5: Zusammenfassung (Besoldungsübersichten I—VI).

Den sechs großen, mit bloß einer Ausnahme für den Eisenbahnbetrieb typische Berufsstellungen verschiedener Dienstzweige berücksichtigenden *Besoldungsübersichten I—VI* fällt die wichtige Aufgabe zu, zu zeigen, wie sich das gesamte Arbeitseinkommen der einzelnen Bahnfunktionäre als Resultante des Zusammen- und und Gegeneinanderwirkens sämtlicher einschlägigen Bestimmungen während des Zeitraumes 1913—1930 von Jahr zu Jahr entwickelt hat, und zwar im Hinblick auf:

a) die Stellung der Bediensteten im Beruf;
b) den landesdurchschnittlichen und den regionalen bzw. lokalen Stand der Lebenshaltungskosten;
c) die Arbeitszeit der Funktionäre.

In den fraglichen sechs Besoldungsübersichten gelangt die Entwicklung der Diensteinkommensverhältnisse auszugsweise für die Personalkategorien der Streckenarbeiter bzw. Streckenwärter (I), der Stationsvorstände 2. Klasse bzw. Trambahnkontrolleure (II), der Stationsarbeiter bzw. Güterarbeiter, Stationswärter oder Wei-

chenwärter (III), der Kondukteure bzw. Billetteure (IV), der Lokomotiv- bzw. Wagenführer (V) und der Werkstättenarbeiter 1.Klasse, bzw. mit Berufslehre (VI) zur Veranschaulichung, was durchaus genügt, denn oft — in erster Linie bei den größeren Verkehrsanstalten — pflegten ja verschiedene Berufsstellungen in ein und dieselbe Gehalts- bzw. Lohnstufe eingereiht zu sein, ohne daß allerdings je ein allgemein übliches, räumlich und zeitlich unverändert gebliebenes Schema existiert hätte. — Die Entwicklung des gesamten Arbeitseinkommens wird vor allem am landesdurchschnittlichen und nach Möglichkeit bei den einzelnen Verkehrsunternehmungen am regionalen oder lokalen Stand der Lebenshaltungskosten (Tabellen 11, 12, 13 und 13a) mit Hilfe der Indexzahlen des BIGA und des VSK, sowie auf Grund der eidg. Steuerstatistik gemessen. Im Anschluß daran muß auch noch die in ihrer Wichtigkeit nicht zu unterschätzende Frage nach dem Verhältnis der Einkünfte des Personals aus Arbeit zum physischen und zum sozialen Existenzminimum und, im Zusammenhang damit, sodann diejenige nach dem Grad der Notwendigkeit, die Bezüge der Bahnbediensteten unter dem Einfluß des Gewichts der verschiedenen Bedarfskategorien im Rahmen des Gesamthaushalts zu variieren, beantwortet werden. — Die Dauer der dienstlichen Inanspruchnahme der Funktionäre während einer bestimmten Zeiteinheit, d. h. pro Tag, ist deshalb nicht unwichtig, weil erst das sich bei ihrer Berücksichtigung ergebende spezifische Arbeitseinkommen ein richtiges Bild vom wirklichen Verhältnis zwischen dem nominellen Diensteinkommen, dem Stand der Lebenshaltungskosten, der dienstlichen Inanspruchnahme und der gewogenen Arbeitsleistung (Tabelle 14) des Personals vermittelt.

Sämtliche Ansätze in den Besoldungsübersichten I—VI, sowohl diejenigen der Grundbesoldungen und der Teuerungszulagen wie diejenigen der Gesamtbezüge, sind für ein Kalenderjahr und brutto, d. h. ohne Abzug der Beiträge der Bahnbediensteten zugunsten der Versicherungskassen des Personals usw., verstanden. In der Regel dient das letzte Vorkriegsjahr — 1913 — als Vergleichsgrundlage für die Gesamtbezüge, was trotz der Basierung der Indexziffern auf dem Monat Juni des Jahres 1914 als angängig erscheint, da die Gehälter und Löhne der Funktionäre mindestens bis Ende August 1914 unverkürzt ausbezahlt zu werden pflegten; spätere Jahre als 1913 sind lediglich dann ausnahmsweise als Vergleichsgrundlage verwendet worden, wenn die betreffenden Grundbesoldungen als vorkriegszeitliches Einkommen gelten können. Ferner ist zu betonen, daß sich das Jahrestotal deshalb auf einen Verheirateten ohne Kinder bezieht, weil dann einerseits die Bezüge für Ledige und anderseits diejenigen für Verheiratete mit

Kindern leicht berechnet und ihre Entwicklung relativ mühelos abgeschätzt werden kann. Schließlich sei noch besonders erwähnt, daß die der Ermittlung der spezifischen, bzw. effektiven Besoldungen zugrunde gelegte Zahl von 300 jährlichen Arbeitstagen ein Mittel darstellt, das nach Abzug von 52 bezahlten Ruhe- und von 13 bzw. 14 bezahlten Ferientagen pro Jahr resultiert und insofern hypothetischen Charakter besitzt, als die Anzahl arbeitsfreier Tage gemäß der eidg. Arbeitszeitgesetzgebung in Wirklichkeit für das dienstjüngere Personal niedriger, für das dienstältere hingegen höher war bzw. ist. Es bleibt in der Hauptsache immerhin noch zu bemerken, daß in den sechs Besoldungsübersichten gegebenen- bzw. nötigenfalls — allerdings nur vereinzelt — auch Tag- oder Stundenlöhne Berücksichtigung gefunden haben, was für die Tabellen 15 und 15a nicht zutrifft. Im übrigen wird hinsichtlich der Aufmachung der Besoldungsübersichten I—VI auf die *in einer speziellen Zusammenstellung enthaltenen allgemeingültigen Erläuterungen* zu diesen sechs großen Tabellen verwiesen.

Die *Auswertung* der für die Besoldungsübersichten I—VI ermittelten Daten muß sich raumeshalber darauf beschränken, die zum Ausdruck gelangenden, vielleicht bahnkategorienweise vorherrschenden Tendenzen festzuhalten und des weiteren lediglich die irgendwie aus der Reihe der übrigen ganz besonders hervorstechenden Fälle speziell zu zitieren. Sie geschieht zunächst auch noch ohne Rücksicht auf die erst im Zusammenhang mit der Erörterung der Frage des Existenzminimums zu würdigende Tatsache, daß die Höhe der als Vergleichsbasis gewählten, einander entsprechenden vorkriegszeitlichen Grundbesoldungsansätze nicht allein von Bahnkategorie zu Bahnkategorie, sondern außerdem innerhalb jeder dieser fünf Gruppen von Unternehmen zu Unternehmen fast durchwegs — öfters sogar verhältnismäßig beträchtliche — Unterschiede aufweist. Immerhin kann konstatiert werden, daß in den Besoldungsübersichten I und III im allgemeinen die niedrigsten, in den Besoldungsübersichten II und V dagegen die höchsten Ansätze — sowohl der Grundgehälter bzw. -löhne wie der Gesamtbezüge — zutage treten, während die beiden Tabellen IV und VI im großen und ganzen zwischen den übrigen die Mitte halten.

Was grundsätzlich vorerst die *Entwicklung der nominellen Gesamtbezüge an und für sich* anbelangt, so ist einmal für alle Personalkategorien und in sämtlichen Positionen ein zumeist in die Jahre 1920 und 1921, bloß bei den Kantonalen Basler Straßenbahnen samt mitbetriebenen Linien (Pos. 59a—c) schon ins Jahr 1919 fallender Höhepunkt, sowie bei einer Anzahl Transportanstalten ein Tiefpunkt in den ersten Weltkriegsjahren und bei einer

weiteren Gruppe ein solcher während und nach der ersten Nachkriegskrise zu konstatieren; ein zweiter Höhepunkt ergibt sich für einen Teil derjenigen Bahnen, deren Funktionäre in den Nachkriegsjahren eine Gehalts- bzw. Lohneinbuße erlitten haben, gegen den Schluß der Untersuchungsperiode infolge des direkten Widerrufs der Reduktionsbeschlüsse oder der Inkraftsetzung neuer Besoldungsreglemente. Für das Personal der übrigen Verkehrsanstalten blieb es meist, wenigstens bis zum Jahre 1930, bei dem in der unmittelbaren Nachkriegszeit erreichten Status der Gehälter und Löhne, bzw. bei dem im Verlauf der ersten Nachkriegskrise herabgesetzten Diensteinkommen; nur ganz vereinzelt — so bei der Birseck-Bahn (Pos. 53) und den Kantonalen Basler Straßenbahnen samt mitbetriebenen Linien (Pos. 59a—c) — sind die direkt nachkriegszeitlichen Besoldungen, ohne das Dazwischentreten einer Kürzungsperiode, in den späten Nachkriegsjahren sogar noch einmal erhöht worden.

Hinsichtlich der *kriegszeitlichen Periode fallender Tendenz des Arbeitseinkommens* resultiert im wesentlichen die Tatsache, daß Gehalts- bzw. Lohnreduktionen bei den Gebirgsbahnen nicht allein im Verhältnis zur Gesamtzahl dieser Verkehrsanstalten bei weitem am häufigsten beschlossen worden, sondern auch durchschnittlich viel tiefgreifender gewesen sind als bei den anderen vier Bahnkategorien, von welchen die durch öffentlich-rechtliche Körperschaften in Regie betriebenen Trambahnen anderseits zu Beginn des Weltkrieges überhaupt keine direkten Besoldungskürzungen aufweisen. Der bedeutendste Ausfall tritt, mit je 30 % des unmittelbar vorkriegszeitlichen Gehalts bzw. Lohnes, pro 1915 in den Tabellen II und V bei den Berner Oberland-Bahnen (Pos. 38) auf.

Die *spätere Entwicklung* der Ansätze des Diensteinkommens zeichnet sich dadurch aus, daß diese je nach Unternehmen und Personalkategorie im Vergleich zum Stand unmittelbar vor dem Ausbruch des Weltkrieges *im allgemeinen* höher waren

bei den	*im Jahre 1921 in den*		*im Jahre 1925 in den*		*im Jahre 1930 in den*	
	Minima	*Maxima*	*Minima*	*Maxima*	*Minima*	*Maxima*
	um %	*um %*	*um %*	*um %*	*um %*	*um %*
Vollbahnen	75—183	54—172	70—169	48—148	57—169	48—137
Ueberlandb.	62—177	67—167	46—149	61—156	46—149	61—156
Gebirgsbahnen	65—180	50—200	62—176	38—176	62—180	48—200
Trambahnen:						
a) privat	57—200	53—194	57—133	53—157	57—146	53—169
b) in Regie	76—178	67—186	59—169	55—166	59—171	55—186

Für alle drei Stichjahre gemeinsam geht aus dieser kleinen Uebersicht hervor, wie ungewöhnlich weit die nicht einmal ab-

solut, sondern nur relativ extremen Werte sowohl bei den Minima als auch bei den Maxima auseinanderliegen; das kommt einer prinzipiellen Steigerung der Ansätze für die übergeordneten Personalkategorien um in der Regel lediglich den ungefähr dritten bis vierten Teil derjenigen der Ansätze für die untergeordneten Personalkategorien gleich.

Was erstens die *unmittelbar nachkriegszeitlichen Einkommensbezüge* anbelangt, so liegen weder die niedrigsten, bzw. die höchsten Vergleichszahlen der Minima, noch diejenigen der Maxima genügend weit auseinander, um einen erheblichen Vorsprung der einen Bahnkategorien vor den anderen erkennen zu lassen; immerhin kommt in diesem oder jenem Punkt eine gewisse geringfügige Ueber- bzw. Unterlegenheit bestimmter Gruppen vor; z. B. stehen die privaten Trambahnen in der Erhöhung der Mindestansätze für das Personal der oberen Besoldungsstufen hinter den übrigen Gruppen von Transportanstalten etwas zurück, die Gebirgsbahnen dagegen fallen infolge ihrer relativ um ein Geringes höheren Maximalansätze des Arbeitseinkommens der niedrig besoldeten Bediensteten auf. Eine bescheidene Zahl von Bahnen aus allen vier noch in Betracht kommenden Kategorien befindet sich in dem einen oder anderen Punkt allerdings überhaupt sehr wesentlich außerhalb des durch die obige kleine Tabelle für das Jahr 1921 gegebenen Rahmens.

Die nach dem vollen Einsetzen der ersten *nachkriegszeitlichen Besoldungsreduktionen* im großen und ganzen verbliebene Steigerung der Diensteinkommensbezüge der Bahnfunktionäre gegenüber dem direkt vorkriegszeitlichen Stand der Grundgehälter bzw. -löhne wird am besten durch die Ueberhöhungsziffern für das Jahr 1925 veranschaulicht. Im Vergleich zu denjenigen des Jahres 1921 sind die Mindest- und die Höchstansätze im allgemeinen nicht nur verhältnismäßig niedriger, sondern die Bahnkategorien auch etwas deutlicher voneinander distanziert. Zudem treten erst noch rangliche Verschiebungen auf, indem nun beispielsweise die Ueberlandbahnen die Reduktion des Arbeitseinkommens der hochgestellten Funktionäre am weitesten getrieben haben, während anderseits die Rangfolge der Bahnkategorien mit Bezug auf die Steigerung der Höchstbezüge der untergeordneten Dienststellen insofern eine Aenderung erfahren hat, als nach den Gebirgsbahnen zunächst die in Regie und die privat betriebenen Trambahnen, sowie erst nach diesen die Ueberland- und die Vollbahnen figurieren. Im Jahre 1925 hat es ebenfalls eine Anzahl Verkehrsanstalten gegeben, die sich von den übrigen durch eine ungewöhnlich geringe, bzw. starke Erhöhung der Gesamtbezüge bestimmter Personalkategorien unterscheidet; doch sind die betref-

fenden Bahnen nicht mehr durchwegs mit der entsprechenden, übrigens inzwischen sogar etwas größer gewordenen Gruppe des Jahres 1921 identisch. Als ganz besonders beachtenswert erscheint hier die außerordentlich starke Herabsetzung des Besoldungsmaximums für die Bahnarbeiter der Aarau-Schöftland-Bahn (Pos. 21) und der Wynental-Bahn (Pos. 22), die deswegen in den Rahmen des sonst Ueblichen zurückfallen.

Für den *Stand der Einkommensbezüge, bzw. der reglementarischen Gehälter bzw. Löhne im letzten Jahr der Untersuchungsperiode, 1930*, ist charakteristisch, daß die Vergleichszahlen zwar in ihrer Mehrheit denjenigen der entsprechenden Ziffern pro 1921 nicht mehr erreicht haben, in einer Minderheit indes diesen wenigstens gleich, doch niemals höher sind. Die Gegenüberstellung mit den Ziffern für das Jahr 1925 hingegen verrät eine Aufwärtsbewegung in der Hauptsache lediglich für die Mindest- und die Höchstansätze der unteren Personalkategorien der Gebirgs-, sowie der privaten und der in Regie betriebenen Trambahnen, während sich im übrigen — von den Vollbahnen, bei welchen sowohl das Minimum für die übergeordneten wie das Maximum für die unteren Personalkategorien sogar noch niedriger als im Jahre 1925 ist, abgesehen — nichts geändert hat. Die Verschiebungen in der Höhe der Vergleichszahlen sind auch hier wieder von solchen in der Rangfolge der Bahngruppen begleitet gewesen, jedoch nicht mehr in demselben Umfang wie fünf Jahre zuvor. Im Zusammenhang damit sind überdies in der Reihe der sich in irgendeiner Hinsicht durch relativ außerordentlich hohes bzw. tiefes Ansetzen der Minima oder der Maxima des Diensteinkommens auszeichnenden Verkehrsunternehmungen erneut gewisse geringfügige Aenderungen vorgekommen. Es fällt — nebenbei bemerkt — auf, daß keine der in Regie betriebenen Trambahnen, weder in der unmittelbaren Nachkriegszeit, noch in den späteren Stichjahren, Ueberhöhungsziffern aufzuweisen hat, die das übliche Maß erheblich über- bzw. unterboten.

Das *Verhältnis der auf das gesamte Arbeitseinkommen Bezug nehmenden*, inskünftig nicht mehr lediglich im Sinne von Ueberhöhungs-, sondern vielmehr von Koordinationsziffern aufzufassenden *Vergleichszahlen zunächst zum landesdurchschnittlichen Stand der Lebenshaltungskosten* geht aus der *Tabelle 18* hervor, welche — wie, um das schon hier im voraus zu betonen, auch die Tabelle 18a — für alle in die Besoldungsübersichten I—VI aufgenommenen Transportanstalten und Personalkategorien über die negativen, bzw. positiven Abweichungen der Vergleichszahlen vom Landesmittel der Lebenshaltungskosten nach Punkten, und zwar im ersten Fall mit entsprechendem, im zweiten hingegen ohne

Vorzeichen, Auskunft erteilt. Ausgenommen für die aus naheliegenden Gründen ganz besonders charakteristischen Jahre 1916, 1919, 1920 und 1930, für welche die Abweichungen bei sämtlichen Positionen ermittelt worden sind, haben derartige Berechnungen bloß noch für diejenigen Jahre stattgefunden, in welchen sich die verwaltungsbehördlichen Beschlüsse erstmals voll auswirken konnten. In den einzelnen Jahresrubriken betreffen die Differenzen *vor* dem Schrägstrich die Mindest- und diejenigen *nach* dem Schrägstrich die Höchstansätze.

In erster Linie zeigt die Tabelle 18 mit aller Deutlichkeit, daß die Erhöhung der vorkriegszeitlichen Grundbesoldungen allgemein, in sämtlichen Positionen und für alle Personalkategorien bis und mit 1919, bei den meisten Verkehrsanstalten entweder für alle oder nur für bestimmte Dienststellen sicher noch im Jahre 1920, sowie bei einer Anzahl Bahnen sogar später hinter der Teuerungszunahme zurückgeblieben ist. Im allgemeinen kann jedoch konstatiert werden, daß vom Jahre 1921 an ein Umschwung erfolgte, indem — von Unternehmen zu Unternehmen allerdings in unterschiedlichem Ausmaß und Tempo — die Gesamtbezüge, wenn überhaupt, dann immerhin keine verhältnismäßig ebenso starke Reduktion erfuhren wie die Lebenshaltungskosten; die nachträglichen, spätnachkriegszeitlichen Wiedererhöhungen des Diensteinkommens haben sich ganz natürlich im Sinne einer Verstärkung dieser Tendenz geltend gemacht. Mit anderen Worten: der *Reallohn*, d. h. das am Stand der Lebenshaltungskosten gemessene Arbeitseinkommen, ist bis in die ersten Nachkriegsjahre hinein allgemein gesunken, um seither überall wieder zu steigen, und zwar hat der kriegszeitliche Rückgang der Kaufkraft trotz der Verabfolgung von Ergänzungszulagen zu den reglementarischen Besoldungen, sowie die nachkriegszeitliche Zunahme hauptsächlich infolge der bei teils gar nicht und teils nicht in entsprechendem Maße reduzierten Einkommensbezügen wesentlichen Verbilligung der Lebenshaltungskosten stattgefunden. Was die kriegszeitlichen Gehalts- bzw. Lohnkürzungen anbelangt, so ist besonders darauf zu achten, daß die negativen Differenzen nicht allein den Unterschied zwischen dem relativen direkten Vorkriegsstand des Arbeitseinkommens und demjenigen der reduzierten Grundbesoldung ausmachen, sondern daß dieser im Jahre 1915 — in vereinzelten Fällen auch noch später — ebenso viele Punkte mehr beträgt wie sich die Lebenshaltungskosten gegenüber 1914 verteuert haben. Das Spiegelbild der bereits anderweitig (S. 85 unten) als Regel festgestellten Rangfolge der sechs großen Besoldungstabellen im Hinblick auf die Höhe der Gesamtbezüge, bzw. deren Vergleichsziffern findet sich in der Tabelle 18 vor, indem wenig-

stens bei den Voll-, Ueberland- und Gebirgsbahnen meistens konstatiert werden kann, daß in den Besoldungsübersichten II und V der kriegszeitliche Ausfall an Kaufkraft am größten, bzw. der nachkriegszeitliche Gewinn an solcher am kleinsten ist, während es sich in den anderen Besoldungstabellen, vornehmlich für die Bahn- und die Stationsarbeiterschaft, umgekehrt verhält. Bei den privat und den in Regie betriebenen Trambahnen erscheint die Sache teils aus Mangel an Daten für die Kontrolleure, teils wegen der Gleichstellung des Fahrpersonals mit den Billetteuren immerhin in etwas anderem Licht. — Hinsichtlich aller Einzelheiten muß raumeshalber auf die Tabelle 18 selbst verwiesen werden.

Anschließend hat nun die Frage, inwieweit die in der Tabelle 18 dargestellten negativen, bzw. positiven Abweichungen der Vergleichsziffern von den landesdurchschnittlichen Indexzahlen durch die *Abweichungen der regionalen, bzw. lokalen Indices der Lebenshaltungskosten vom Landesmittel* gerechtfertigt seien, in erster Linie an Hand der *Tabelle 11* ihre Beantwortung zu finden. Trotzdem die den Tabellen 11 bzw. 18 zugrunde gelegten Meßziffern nicht nach demselben Verfahren ermittelt und die Differenzen nicht auf die gleiche Art ausgedrückt sind, dürfte diese Prüfung — da anzunehmen ist, die leider nicht publizierten Regional- bzw. Lokalindices zum BIGA-Landesindex würden, falls veröffentlicht, von denjenigen des VSK-Landesmittels nicht erheblich abweichen — mit Hilfe einer einfachen rechnerischen Ueberlegung dennoch möglich sein. Gemäß der Tabelle 11 zählen zu den Landesgegenden mit konstant überdurchschnittlichen Lebenshaltungs-(Nahrungs-)kosten die Kantone Genf, Waadt, Zürich und Graubünden (ohne Misox), bzw. die Stadtgemeinden von Vevey-Montreux, Aarau, Zürich, Schaffhausen, Herisau, St. Gallen, Chur und Bellinzona, zu den Landesgegenden mit andauernd unterdurchschnittlichen Nahrungsausgaben hingegen Freiburg, Bern (ohne Jura), Aargau, Basel, Solothurn, Luzern, Zug, die Urschweiz, Appenzell, St. Gallen und Glarus, bzw. die Städte Genf, La Chaux-de-Fonds/Le Locle, Bern, Thun, Basel und Luzern, während — drittens — die Kantone Neuenburg (einschl. Berner Jura), Schaffhausen, Thurgau und Tessin (mit Misox), bzw. die Stadtgemeinden Freiburg, Neuenburg, Biel, Solothurn, Winterthur und Rorschach bald zu dieser und bald zu jener Gruppe gehörten. Es ist im vornherein klar, daß der bis in die unmittelbare Nachkriegszeit hinein ohnehin bereits vorhandene Kaufkraftverlust bedeutender war als in der Tabelle 18 verzeichnet, wenn die regionalen, bzw. lokalen Lebenshaltungs-(Nahrungs-)kosten über dem Landes-(Städte-)mittel, und geringer, wenn diese unter dem Landes-(Städte)mittel des Index gestanden haben; das Umgekehrte gilt im Hinblick auf den Kaufkraftgewinn

in der Regel vom Jahre 1921 an. Es zeigt sich jedoch, daß das Sinken, bzw. das Steigen des Reallohns selbst in denjenigen Fällen, in welchen die Abweichungen sowohl bei den Besoldungen als auch bei den Lebenshaltungs-(Nahrungs-)kosten in demselben Sinne, d. h. beide negativ oder beide positiv, gerichtet gewesen sind, jene meistens unverhältnismäßig stärker ausfielen als diese, sowie daß im übrigen ohnehin stets mehr oder weniger bedeutende Diskrepanzen zutage traten. Selbstverständlich resultieren überdies bei ein und demselben Verkehrsunternehmen für die verschiedenen Personalkategorien gewisse Differenzen je nach der prozentualen Erhöhung des Arbeitseinkommens im Vergleich zu dessen unmittelbar vorkriegszeitlichem Stand. Es dürfte wohl kaum ein Fehlschluß sein, wenn behauptet wird, das aus den Besoldungsübersichten I—VI ablesbare anfängliche Sinken und darauffolgende Steigen des Reallohnes sei durch die über- bzw. unterdurchschnittlichen Lebenshaltungs(Nahrungs-)kosten in den einzelnen Landesgegenden, bzw. Stadtgemeinden im großen und ganzen bloß unwesentlich beeinflußt worden. Das kann mit um so größerer Gewißheit, das Richtige zu treffen, gesagt werden, als der Nahrungsindex (Verbrauchsgruppen-Index) des BIGA, trotz anderer Ermittlungsmethode, meist bis auf ganz wenige Punkte mit dem sich in erster Linie als Nahrungsindex charakterisierenden Landes- bzw. Städtemittel des VSK übereinstimmt.

Die *Tabelle 12* veranschaulicht die *örtlichen Abweichungen der Wohnungsmietpreise vom Landesmittel des Mietpreisindex* des BIGA. Ihr Inhalt läßt sich im wesentlichen dahin zusammenfassen, daß, erstens, die Wohnungsmietpreise seit 1921 in den Großstädten im Jahresdurchschnitt 10 Punkte, bzw. 6,2 % über, in den mittelgroßen und kleinen Städten aber 14 Punkte, bzw. 8,9 % unter dem Landesmittel gestanden haben, daß, zweitens, die insbesondere in der Ostschweiz relativ billigen Wohnungsmieten einen partiellen Ausgleich für die in den betreffenden Kantonen überdurchschnittlich hohen Nahrungsmittelpreise bildeten, während es sich in anderen Landesgegenden öfters umgekehrt verhalten hat, sowie daß, drittens, die gesamten Lebenshaltungskosten im allgemeinen und in den Großstädten für den Stand des Totalindex erst seit dem Jahre 1926, in den übrigen städtischen Gemeinden sogar erst von 1929 an eine zwar langsam, aber stetig zunehmende Belastung bedeuten. Haben die regionalen, bzw. örtlichen Abweichungen des sich in der Hauptsache auf Nahrungsmittel und in zweiter Linie auf Brennmaterialien erstreckenden VSK-Index vom Landes- bzw. Städtemittel gewöhnlich nicht mehr als 5,0 Prozent plus oder minus betragen, so sind die lokalen Abweichungen des amtlichen Mietindex vom zugehörigen Mittel im Durchschnitt

erheblich größer gewesen, figurieren doch nach beiden Seiten hin nicht wenige von über 10,0 bis zu 30,0 und sogar mehr Prozent. An Hand der fraglichen Daten kann wenigstens abgeschätzt werden, in welchem Sinn und inwieweit die vom VSK- auf den BIGA-Index übertragenen und angewandten prozentualen Abweichungen in der Tabelle 18 in Wirklichkeit noch einer gewissen Korrektur bedürfen. Im vornherein ist klar, daß in denjenigen Fällen, in welchen, wie z. B. dauernd in der Stadt Zürich, eine überdurchschnittliche Mietpreislage zu ebensolchen Nahrungskosten hinzukam, die Reduktion des Reallohnes etwas stärker, bzw. dessen Steigerung etwas geringer war als in der Tabelle 18 verzeichnet; die gegenteilige Erscheinung hat, wie beispielsweise konstant oder wenigstens überwiegend in den Stadtgemeinden Genf, La Chaux-de-Fonds, Le Locle und Luzern, umgekehrt stets eine Milderung des Kaufkraftverlusts, bzw. eine geringfügige Schmälerung des Kaufkraftgewinns zur Folge gehabt. Eher zweifelhaft bleibt die Auswirkung allerdings auf den ersten Blick, sofern die Ausgaben für Nahrungsmittel, wie z. B. in Schaffhausen und Chur, zwar in der Regel über-, die Wohnungsmieten hingegen unterdurchschnittlich gewesen sind oder, wie in der Stadt Basel, umgekehrt; hier muß jedenfalls noch besonders das Gewicht der beiden Bedarfskategorien im Rahmen des Gesamthaushalts berücksichtigt und darauf gesehen werden, in was für einem rein zahlenmäßigen Verhältnis die sich entgegengerichteten Abweichungen zueinander stehen.

Ueber die *lokale nominelle Steuerleistung und die prozentuale Belastung des Diensteinkommens des Eisenbahnpersonals* in einer Anzahl Stadtgemeinden und größerer Ortschaften orientieren die *Tabellen 13 und 13a*. Nach ihnen ist die *Steuerbelastung*, auf welche es hier vor allem ankommt, für die Funktionäre der in bzw. um Genf, Basel, Liestal und in der Urschweiz existierenden Verkehrsunternehmungen relativ bescheiden, diejenige der Einkommensbezüge der bei den Transportanstalten in den Kantonen Waadt, Wallis, Neuenburg, Freiburg, Solothurn, Aargau, Luzern und Zürich beschäftigten Bediensteten hingegen mittelmäßig ausgefallen, während namentlich das Personal der bernischen und bündnerischen Bahnen verhältnismäßig schwere öffentliche Auflagen auf sein Arbeitseinkommen tragen mußte. Wird dazu in Betracht gezogen, daß, der fast ausschließlich zur Anwendung gebrachten Steuerprogression entsprechend, die Steuerbelastung auch mit zunehmendem Diensteinkommen verhältnismäßig stärker wird, so ergibt sich für die Angehörigen der niedrig entschädigten Personalkategorien natürlich eine relativ geringe und für diejenigen der hoch besoldeten Dienststellen eine verhältnismäßig

schwere Belastung durch Abgaben an den Fiskus. Die Intensität der Steuerprogression hängt selbstverständlich in jedem einzelnen Fall von der jeweilen maßgebenden Steuerlegislatur ab und ist aus den Tabellen 13 und 13a ersichtlich.

Unter Mitberücksichtigung des Gewichts der hauptsächlichsten Bedarfskategorien im Rahmen des Gesamthaushalts dürften die *totalen Lebenshaltungskosten* in der Zentral-, sowie in der Nordschweiz im allgemeinen unterdurchschnittlich, in den westschweizerischen Kantonen anderseits unterdurchschnittlich bis mäßig hoch, im Kanton Bern und in der Ostschweiz — ohne Rhätien — hingegen durchschnittlich gewesen sein; im Kanton Graubünden und in den Großstädten haben sie allerdings stets mehr oder weniger über dem Mittel gestanden. Dementsprechend muß die von den Funktionären der in den zentral- und nordschweizerischen Kantonen bestehenden Verkehrsunternehmungen erlittene *kriegszeitliche Reallohneinbuße* etwas niedriger eingeschätzt werden als in der Tabelle 18 angegeben, desgleichen, wenn auch nicht in demselben Ausmaß, der Kaufkraftverlust der Bediensteten der westschweizerischen Transportanstalten, während dem Personal der bündnerischen Bahnen, sowie den Funktionären der städtischen Trambahnen in den Kriegs- und unmittelbaren Nachkriegsjahren mehr Kaufkraft verloren gegangen ist als die Tabelle 18 verrät. Umgekehrt war in der darauffolgenden Zeit die *Erhöhung des Reallohnes* bei den Unternehmungen der West-, Zentral- und Nordschweiz einerseits größer, bei den Verkehrsanstalten der Großstädte, sowie im Kanton Graubünden anderseits geringer als in der Tabelle 18 verzeichnet. Die sich auf die übrigen, hauptsächlich in den nordostschweizerischen Kantonen gelegenen Bahnen beziehenden Daten der obgenannten Uebersicht dürften hingegen in jedem Fall der Wirklichkeit ziemlich genau entsprechen. Ein Vergleich dieser Zusammenfassung mit der auf Grund des durch den Mietindex des BIGA ergänzten VSK-Index (S. 92) zeigt grundsätzlich keine beträchtlichen Verschiebungen, sondern präzisiert jene Feststellungen eigentlich einzig in dem Punkt, daß sich die finanzielle Lage der Eisenbahner namentlich in den Kantonen Bern und Graubünden infolge der verhältnismäßig schweren Steuerlasten immer als etwas gedrückter erwiesen hat als es sonst der Fall gewesen wäre.

Die Verabfolgung von *Ortszulagen*, wie sie seit, bzw. schon vor dem Weltkrieg dauernd bei den Schweizerischen Bundesbahnen, sowie bei der Bernina-Bahn, der Chur-Arosa-Bahn, der Rhätischen Bahn, im Verlauf der Nachkriegsjahre früher oder später auch bei der Sihltal-Bahn, der Aarau-Schöftland-Bahn, der Wynental-Bahn und der Birsigtal-Bahn üblich gewesen, bzw. ge-

worden ist, hat nun gerade den Ausgleich überdurchschnittlicher Wohnungsmietpreise und Steuerlasten zum Zweck, zumal wenn die Höhe derartiger Teuerungszuschläge ausdrücklich danach berechnet ist, wie z. B. seit dem ersten Halbjahr 1922 bei den Schweizerischen Bundesbahnen. Der Ausdehnung des eidgenössischen Staatsbahnnetzes fast über das ganze Land entsprechend erscheint das Ortszulagensystem bei den SBB begreiflicherweise als besonders ausgebaut; bei den übrigen, hier speziell in Frage kommenden Verkehrsunternehmungen liegen die Verhältnisse naturgemäß nicht ebenso kompliziert, weshalb ihre Ortszulagensysteme auch denkbar einfach gestaltet sind. Es mag in dieser Hinsicht nur auf den Anhang zur Zusammenstellung der endgültigen Teuerungszulagen (S. 72 ff.) verwiesen sein. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß der Ausrichtung von Ortszulagen bei der Beurteilung der Gesamtbezüge in den Besoldungsübersichten I—VI und in der Tabelle 18, in welchen das ja nicht geschehen ist, nötigenfalls noch besonders Rechnung getragen werden muß.

Bevor nun die Entwicklung des spezifischen Arbeitseinkommens erörtert wird, dürfte es keineswegs völlig nutzlos sein, ganz kurz zwei die Einkommensbezüge des Bahnpersonals betreffende Nebenfragen abzuklären. Die eine ist diejenige nach der *nominellen Höhe der Ansätze in den erst spätnachkriegszeitlich in Kraft erklärten Besoldungsordnungen* im Vergleich zum unmittelbar vorher maßgebenden Gesamteinkommen. Die Bahnverwaltungen, welche den Bediensteten bis mehr oder weniger weit in die Nachkriegszeit hinein Teuerungszulagen auszurichten pflegten, haben sich nämlich sehr leicht dem Vorwurf des Personals ausgesetzt gesehen, die definitive Neufestlegung der Gehälter und Löhne deshalb hinauszuzögern, um mit dem Hinweis auf die inzwischen weiter gesunkenen Lebenshaltungskosten die neuen Ansätze noch niedriger fixieren zu können als es die bisherigen, meist aus alter Grundbesoldung plus bereits reduzierten Teuerungszuschlägen bestehenden Gesamtbezüge im Vergleich zu ihrem Stand unmittelbar nach dem Weltkrieg schon waren; als Objekt dieser kleinen Spezialuntersuchung fallen die im Zusammenhang mit den Ausführungen über die Reduktion der Grundbesoldungszuschüsse (S. 82) speziell zitierten Bahnen in Betracht. Das Untersuchungsresultat lautet im wesentlichen in dem Sinne, daß die Mindestansätze der neuen Grundbesoldungen vorwiegend bedeutend tiefer festgelegt worden sind als es nach Maßgabe der früheren Mindest-Gesamtbezüge hätte zutreffen dürfen. Dagegen überwiegen in den Maxima die Erhöhungen der bisherigen Gesamtbezüge; an der Reduktion der Minima gemessen ist ihr Ausmaß allerdings gewöhnlich bei weitem nicht ebenso stark. Weil die Veränderungen

im Landesmittel der Lebenshaltungskosten gemäß dem BIGA-Totalindex seit 1922 bis 1930 von Jahr zu Jahr jedoch kaum ins Gewicht fallen, so bleibt es jedenfalls unverständlich, wieso die Mindestansätze eine derart starke Kürzung haben erfahren können, wenn dafür nicht andere Gründe vorliegen. In der Tat wird die außergewöhnlich weitgehende Reduktion der Minimalbezüge durch den Umstand gerechtfertigt, daß die Minima nur mehr eine Ausgangsbasis zur Berechnung der Anfangsbesoldung bei Neueintritten, bzw. Beförderungen bilden und nur selten selber verabfolgt werden; das ist indes eine nicht bloß auf die spätnachkriegszeitlichen Besoldungsordnungen beschränkte, sondern auch in den direkt nachkriegszeitlichen Gehalts- bzw. Lohnreglementen aufgetretene Erscheinung. Für die einzelnen Personalkategorien haben sich die Differenzen sogar bei ein und demselben Unternehmen ziemlich verschieden gestaltet. Somit wäre im großen und ganzen der weiter oben (S. 94) erwähnte, vom Personal gegen die Bahnverwaltungsbehörden erhobene Vorwurf nur bedingt richtig; denn in Wirklichkeit kommt es auf den Inhalt der Uebergangsbestimmungen zu den neuen Besoldungsregulativen, sowie auf das Dienstalter der einzelnen Funktionäre an, wo deren Einreihung in ihre neue Gehalts- bzw. Lohnstufe erfolgt. — Die zweite Nebenfrage ist diejenige nach der *Beeinflussung der Höhe des Diensteinkommens durch das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt.* Obwohl die darüber in den Geschäftsberichten enthaltenen Mitteilungen der Bahnverwaltungen äußerst dürftig sind, bieten sich trotzdem Anhaltspunkte genug für die Antwort, sodaß kaum ein Zweifel bestehen kann, wie diese zu lauten habe. In Erwägung aller Gründe dafür und dawider ist schließlich festzustellen, daß sowohl die besonders weitgehenden Anforderungen des Eisenbahndienstes im allgemeinen als auch speziell in Verbindung mit den nachkriegszeitlichen Rationalisierungsmaßnahmen, sowie die mit der Arbeitszeitverkürzung verknüpfte zunehmende Nachfrage nach Arbeitskräften eher dahin gewirkt haben dürften, das Diensteinkommen hochzuhalten, während die übrigen Faktoren wenn nicht gar den direkt entgegengesetzten, so doch in der Regel keinen Einfluß zugunsten des Personals ausgeübt haben müssen. Daß aber auch — vor allem dort, wo verschiedene gegeneinander wirkende Faktoren zugleich im Spiel sind — Ausnahmen vorkommen, d. h. gerade das für die Haltung der Verwaltungsbehörden — und zwar keineswegs etwa zuungunsten der Bahnfunktionäre — ausschlaggebend wird, was, den Umständen nach zu schließen, im Grunde genommen kein so starkes Gewicht besitzen dürfte, wird durch die Geschäftsberichte vereinzelter Verkehrsanstalten selbst bezeugt

(Frauenfeld-Wil-Bahn, 1922, und Bernina-Bahn, 1923; in beiden Fällen trotz schlechter Finanzlage des Unternehmens bei Arbeitszeitverlängerung Unterlassung einer Gehalts- bzw. Lohnreduktion zum Zweck der Erhaltung eines gewissen Bestandes tüchtiger Fachleute).

Die *Entwicklung des spezifischen, m.a.W. unter Mitberücksichtigung der täglichen durchschnittlichen Arbeitszeit ermittelten Arbeitseinkommens der Bahnbediensteten* wird im folgenden prinzipiell in derselben Weise untersucht werden wie diejenige der nominellen Gesamtbezüge.

Die *Entwicklung des spezifischen Diensteinkommens an und für sich* hat in den großen Besoldungsübersichten I—VI bis und mit 1918 überall beinahe bis auf den Punkt genau mit derjenigen der nominellen Gesamtbezüge übereingestimmt. Ziemlich unvermittelt vollzieht sich dann in der Periode 1919/1920 aber eine wesentliche, teils auf die der zunehmenden Teuerung halber notwendig gewordene weitere Erhöhung der Gesamtbezüge der Funktionäre, teils auf die in den Monaten August und September 1919 erfolgte Arbeitszeitreduktion zurückzuführende Steigerung der Stundenbetreffnisse. In Wirklichkeit dürfte der Uebergang allerdings meist nicht so schroff stattgefunden haben, da die tägliche Arbeitsdauer für die Mehrzahl der Eisenbahner wahrscheinlich während des Weltkrieges bereits nicht mehr elf, bzw. zehn, sondern weniger Stunden betragen hat; hingegen entsprechen die Daten seit dem Jahre 1920 im großen und ganzen den tatsächlichen Verhältnissen. Die Vergleichszahlen des spezifischen Diensteinkommens haben sich demnach wenigstens vom eben erwähnten Zeitpunkt an bei allen Bahnkategorien durchwegs über den die nominellen Gesamtbezüge betreffenden bewegt; im allgemeinen kommt das schon beim nominellen Arbeitsentgelt herausgearbeitete Bild räumlicher und zeitlicher Unterschiedlichkeit der Besoldungsentwicklung zum Vorschein, jedoch auf einem je nach Bahnkategorie, Verkehrsunternehmen und Personalkategorie gewöhnlich bis zu 100 und sogar mehr Punkten höheren Niveau, ohne daß die Ergebnisse indes in bestimmte Regeln zusammengefaßt werden könnten. Allerdings kommen Fälle außerordentlich geringer, bzw. starker Steigerung der Ansätze desgleichen vor; aber anderseits besteht die Möglichkeit der Kompensation relativ niedriger nomineller Besoldungen durch den Achtstundentag, bzw. verhältnismäßig hoher Gesamtbezüge durch die pro Tag bis auf neun Stunden verlängerte Arbeitszeit, sodaß das Bild der Entwicklung der spezifischen Gesamtbezüge — von einigen trotzdem weiterbestehenden Ausnahmen abgesehen — nur unter diesem Gesichtswinkel betrachtet immerhin vielleicht etwas ausgeglichener

in die Erscheinung tritt als die Bewegung des nominellen Arbeitsentgelts. Ein nachkriegszeitlicher, von einer Arbeitszeitverlängerung begleiteter Ausfall an Gehalt, bzw. Lohn muß sich aber natürlich — am spezifischen Diensteinkommen gemessen — noch ausgeprägter zeigen, als wenn bloß die gekürzten nominellen Gesamtbezüge mit dem nicht reduzierten nominellen Arbeitsentgelt verglichen werden. Dabei trifft die Kombination von Arbeitszeitverlängerung und direkter Besoldungskürzung seit der ersten Nachkriegskrise — meist mit unbeschränkter Dauer — für eine keineswegs geringe Anzahl Bahnen zu; das Datum der Einführung der verlängerten Arbeitsdauer fällt indes lediglich in wenigen Fällen mit demjenigen des Inkrafttretens der Gehalts- bzw. Lohnreduktion zusammen. Die mittelbar verschärfte Kürzung des Diensteinkommens gelangt durch das spezifische Arbeitseinkommen allerdings für die Personalkategorien derjenigen Dienstzweige nicht zum Ausdruck, für welche das Gesetz den Neunstundentag ohne weiteres als statthaft erklärt, somit namentlich allgemein beim Stationsdienst und des weiteren u. a. beim Zugsbegleitungs- und Fahrdienst der Zahnradbahnen. In welchem Sinn sich jedoch das spezifische Diensteinkommen in der Nachkriegszeit entwickelt haben mag, so bleibt unbestreitbar, daß der hieran gemessene *spezifische Reallohn*, der abnehmenden Teuerung der Lebenshaltungskosten wegen, *konstant gewachsen* ist, und zwar, im Gegensatz zu dem auf das nominelle Diensteinkommen bezogenen Kaufkraftgewinn, in der Regel bereits vom Jahre 1920 an. Dafür bietet die grundsätzlich gleich wie die Tabelle 18 aufgemachte, sich mit der abweichenden Entwicklung der spezifischen Besoldungen im Vergleich zum Landesmittel des BIGA-Index befassende *Tabelle 18a* Beweis genug; bei gewissen Positionen scheint der fragliche Zeitpunkt zum mindesten für die unteren Personalkategorien sogar schon früher angesetzt werden zu müssen. Wie weit die einander entsprechenden, sich auf das nominelle, bzw. spezifische Arbeitseinkommen beziehenden Vergleichsziffern auseinanderliegen oder — genauer — um wie viele Punkte diese über jenen stehen, ist je nach Transportanstalt, Personalkategorie und Zeitpunkt, für welche die Niveaudifferenz ermittelt werden soll, von Fall zu Fall immer wieder verschieden; endlich spielt bis zu einem gewissen Grad auch das Ausmaß der Gehalts- bzw. Lohnreduktion und der Arbeitszeitverlängerung eine Rolle. Der Niveau-Unterschied ist deswegen nicht überall gleich, sondern, im ganzen gesehen, recht bedeutend; immerhin dürfte er günstigstenfalls 100 Punkte kaum erheblich über- und schlimmstenfalls 20 Punkte unterschritten haben. Eine ausgesprochene Differenzierung nach Bahnkate-

gorien der Deklination der einen Vergleichszahlenreihe von der anderen tritt nicht zutage.

Das Verhältnis des spezifischen Diensteinkommens zu den regionalen, bzw. lokalen Abweichungen der Lebenshaltungskosten von deren Landes- bzw. Städtemittel kann, weil hier nebensächlich, ohne Bedenken vernachlässigt werden. Dagegen besitzt die Erörterung des *Verhältnisses zwischen dem spezifischen Diensteinkommen und der gewogenen Arbeitsleistung des Personals* einige Bedeutung, und zwar im Hinblick darauf, daß die Entwicklungstendenzen dieser beiden Faktoren einander nicht überall und immer entsprochen haben. Zu diesem Zweck wird das minimale, bzw. das maximale Stundenbetreffnis des spezifischen Diensteinkommens den Hauptdaten der *Tabelle 14*, d. h. dem in Achsenkilometern ausgedrückten, unter Mitberücksichtigung der täglichen durchschnittlichen Arbeitszeit berechneten gewogenen Leistungsbetreffnis pro Mann und Jahr gegenübergestellt, und als Hauptsache ermittelt, bis zu welchem Grad die Gesamtbezüge der erhöhten oder gesunkenen Arbeitsleistung des Personals gefolgt sind. In der sich damit befassenden *Tabelle 19* sind sowohl die minimalen als auch die maximalen Stundenbetreffnisse des spezifischen Arbeitseinkommens pro 1913, sowie die für dasselbe Jahr berechnete gewogene Arbeitsleistung der Bahnbediensteten gleich 1,0 gesetzt gedacht. Zur Darstellung gelangen nur die auf dieser vereinfachten Basis ermittelten entsprechenden Vergleichsziffern pro 1920 bzw. 1930, und zwar beispielsweise für die gewöhnlich bloß mittelmäßig besoldete und allgemein vorhandene Kategorie des Kondukteurs oder Billetteurs. Daraus wird immerhin geschlossen werden können, infolge der gegenüber dem Vorkriegsstand relativ stärkeren, bzw. schwächeren Erhöhung der Gesamtbezüge der ranglich unter, bzw. über dem Kondukteur oder Billetteur stehenden Personalkategorien müsse die nachkriegszeitliche Relation zwischen dem spezifischen Arbeitseinkommen und der gewogenen Arbeitsleistung für jene ein wenig vorteilhafter, für diese hingegen etwas ungünstiger zu bewerten sein als für die zur Exemplifikation beigezogene Personalkategorie. Das Verhältnis des Diensteinkommens zur Arbeitsleistung wird durch den sogenannten *Besoldungskoeffizienten*, d. h. durch den Quotienten eines Bruches ausgedrückt, welcher die auf der Basis 1,0 berechnete Vergleichszahl des spezifischen Diensteinkommens zum Zähler, sowie den in entsprechender Weise ermittelten Wert der gewogenen Arbeitsleistung zum Nenner hat. Der Besoldungskoeffizient figuriert — analog dem spezifischen Arbeitsentgelt — mit einem minimalen und einem maximalen Wert. Macht er mehr als 1,0 aus, so ist das spezifische Arbeitseinkommen seit dem

Jahre 1913 stärker gewachsen als die gewogene Arbeitsleistung; erreicht er jedoch 1,0 nicht, so bedeutet das eine relativ stärkere Zunahme der Arbeitsleistung. Ein Besoldungskoeffizient mit dem Wert 1,0 würde besagen, daß sich das spezifische Arbeitsentgelt, sowie die gewogene Arbeitsleistung im Vergleich zu ihrem direkt vorkriegszeitlichen Stand beide in demselben Maß geändert haben — ein allerdings anscheinend nicht praktisch gewordener Fall. So differenziert diese zwei Faktoren von Position zu Position ausgefallen sind, so unterschiedliche Werte weist auch die den Besoldungskoeffizienten vorbehaltene Spalte auf. Aus der Tabelle 19 geht indes hervor, daß der Besoldungskoeffizient nicht nur im Jahre 1920, sondern auch im Jahre 1930 meist höher als 1,0 war und lediglich in relativ wenigen Fällen etwas darunter blieb. Im Jahre 1920 bewegten sich die minimalen Werte überwiegend zwischen 1,7 und 3,7, besonders häufig im Raum 2,3—2,8, die maximalen hingegen zwischen 1,5 und 3,5, bzw. im Raum 1,7—2,7, sowie im Jahre 1930 die minimalen zwischen 1,5 und 3,7, die maximalen anderseits zwischen 1,5 und 3,4, bzw. für beide Arten gemeinsam insbesondere im Raum 1,4—1,9. Besoldungskoeffizienten, welche über den eben genannten oberen Grenzwerten stehen, scheinen bloß ziemlich vereinzelt vorgekommen zu sein. Eine ausgesprochene Häufung einzelner Werte bei der einen oder anderen der fünf Bahnkategorien tritt nicht in die Erscheinung. Im Hinblick auf den Stand der Besoldungskoeffizienten im Jahre 1920 bzw. 1930 kann speziell festgestellt werden, daß deren nachkriegszeitliche Entwicklungstendenz in den meisten Positionen mehr oder weniger stark sinkend war. Die Frage nach der Ursache davon läßt sich indes nicht eindeutig beantworten, obwohl zu konstatieren ist, daß die gewogene Arbeitsleistung in der Regel gleichzeitig in stärkerem oder schwächerem Maß zu-, und sowohl das minimale wie das maximale spezifische Diensteinkommen abgenommen haben; das Zusammenwirken der zwei Hauptfaktoren führt eben in fast jedem Fall wieder zu einem etwas anderen Bild.

Nachdem die zunächst noch ohne Berücksichtigung der räumlichen Unterschiedlichkeit der als Vergleichsbasis dienenden Vorkriegsbezüge erfolgten Untersuchungen hiermit zum Abschluß gebracht sind, geht es im nachstehenden darum, dieser für das Ganze nicht bedeutungslosen Unterlassung dadurch Rechnung zu tragen, daß das minimale, bzw. das maximale nominelle Diensteinkommen ein und derselben Personalkategorie bei jedem Bahnunternehmen zu einer Zahlengröße, welche allgemein als Vergleichsmaßstab gelten kann, in Beziehung gesetzt werden. Dafür scheint das zwar hinsichtlich seiner einwandfreien Berechenbarkeit überhaupt stark

bezweifelte und im Begriff ebenso umstrittene *Existenzminimum* immer noch am geeignetsten.

Als weitaus brauchbarste Grundlage für diese und die folgenden Feststellungen dient die im Jahre 1926 in Burgdorf erschienene Publikation von Dr. H. Freudiger, Bern, über das soziale Existenzminimum in ländlichen Bezirken der Schweiz und in der Stadt Bern, auf welche Druckschrift hier im vornherein hinsichtlich aller Einzelheiten verwiesen sei. Freudiger unterscheidet, in Anlehnung an die Sombart'sche Begriffsbildung, *ein physisches und ein soziales Existenzminimum* und bezeichnet jenes als *Zwangsbedarf* (Aufwendungen für Nahrung, Wohnung, Heizung und Licht, Bekleidung, Steuern, Zwangsversicherungen und Gesundheitspflege), dieses dagegen als *Kulturbedarf* (Zwangsbedarf plus Ausgaben für geistige und körperliche Anregung und Erholung, Genußmittel u. dgl. m.); von einem *absoluten* Mindestbedarf im Sinn des bei primitivster Lebensführung zur bloßen Erhaltung der Körper- und Geisteskräfte unbedingt Erforderlichen ist demnach nicht die Rede. Die räumliche Ausdehnung der Freudiger'schen Untersuchung geht schon aus der Betitelung der Publikation selbst hervor, wobei die für die Stadt Bern ermittelten Daten indes im großen und ganzen für die übrigen Großstädte gleichfalls Gültigkeit besitzen dürften. Die Berechnungen sind allgemein für die Jahre 1922/24, mit Bezug auf die in ländlichen Bezirken wohnhaften Ledigen allerdings auch für die Vorkriegs- und die Kriegszeit durchgeführt worden. Endlich ist noch eine Differenzierung nach dem Zivilstand und, in beschränktem Umfang, nach der Familiengröße vorgenommen. Daß die beiden sich auf die unmittelbare Vorkriegszeit beziehenden Existenzminima nur für auf dem Land lebende Ledige, sowie hinsichtlich der nach 1924 verflossenen Jahre begreiflicherweise überhaupt nicht ermittelt sind, bildet in Anbetracht der Zielsetzung der vorliegenden Arbeit zwar einen Mangel, dem aber in den vier kleinen Nebenübersichten zu den Tabellen 21—21c durch entsprechende, zu wenigstens approximativ richtigen Ersatzwerten führende Interpolation zu begegnen möglich war. Die dergestalt erweiterte Uebersicht über die verschiedenen Existenzminima weist dann das in der ersten, *allgemeingültigen Beilage zu den Tabellen 21—21c* wiedergegebene Bild auf, wobei die eingeklammerten Zahlen die erwähnten Ersatzwerte bezeichnen. Die aufgeführten Beträge der physischen und der sozialen Existenzminima, naturgemäß vor allem die durch Umrahmung aus den übrigen herausgehobenen Daten für kinderlos Verheiratete, gilt es mit den nominellen Gesamtbezügen der Besoldungsübersichten I—VI — soweit möglich — in Beziehung zu bringen.

Ein Blick auf die *Jahresspalte 1913* dieser sechs großen Tabellen verrät bereits, wie außerordentlich unterschiedlich die Mindest- und die Höchstansätze des vorkriegszeitlichen nominellen Arbeitseinkommens für die verschiedenen Personalkategorien von Unternehmen zu Unternehmen selbst bei den einzelnen Bahngruppen gewesen sind; in der *Tabelle 20* werden die Differenzen — personal- und bahnkategorienweise zusammengefaßt — veranschaulicht. In Anbetracht der im ganzen genommen sehr ungleichmäßigen, aber bei den privaten und den kommunalen Trambahnen immerhin relativ geringen Unterschiede zwischen den extremen Maxima, bzw. Minima — welchen übrigens keine unbedingte Gültigkeit zugemessen werden darf, weil nicht alle Bahnen in die Besoldungsübersichten I—VI aufgenommen sind — ist es klar, daß sowohl die kriegs- wie auch die nachkriegszeitliche Entwicklung des nominellen Diensteinkommens unter Umständen ganz anders beurteilt werden muß, sobald an Stelle der Kosten der Lebenshaltung die zuvor mit dem Existenzminimum verglichenen Ausgangsbesoldungen der unmittelbaren Vorkriegszeit als Maßstab dienen. Zudem sind anläßlich von solchen Nachprüfungen stets die ihnen zugrunde gelegten Voraussetzungen zu beachten, d. h. was für eine Personalkategorie, welcher Zivilstand, bei Verheirateten welche Familiengröße, ob die Mindest- oder die Höchstansätze des Diensteinkommens ins Auge gefaßt und ob auf den physischen oder den sozialen Minimalbedarf, auf die Höhe des ländlichen oder des städtischen Existenzminimums Bezug genommen worden sei.

Der Inhalt der *Tabellen 21—21b*, welche für drei typische Personalkategorien (Bahnarbeiter/-wärter, Kondukteur/Billetteur, Stationsvorstand 2. Klasse/Trambahn-Kontrolleur) die nominellen Abweichungen des minimalen, bzw. maximalen Diensteinkommens eines Verheirateten ohne Kinder vom ländlichen physischen Existenzminimum in den Jahren 1913/1914, 1924 und 1930 darstellen, besteht im wesentlichen — knapp zusammengefaßt — allgemein in folgendem: In sämtlichen Positionen ist zunächst die Unterwertigkeit der Einkommensbezüge desto geringer, bzw. deren Ueberwertigkeit um so beträchtlicher, je höher das Arbeitseinkommen mit dem zunehmenden Dienstalter und der wachsenden beruflichen Verantwortlichkeit der Bediensteten steigt; lediglich das Durchschnittsniveau der negativen und positiven Differenzen variiert — der unterschiedlichen Höhe der minimalen, bzw. maximalen Gesamtbezüge entsprechend — von Unternehmen zu Unternehmen. Wie indes die *kleinen Nebenübersichten zu den Tabellen 21—21b* zeigen, müssen die in diesen enthaltenen Differenzen unter veränderten Voraussetzungen des Zivilstandes, der Familiengröße,

der Art des Existenzminimums und des dienstlichen Wohnsitzes der Bahnfunktionäre noch gewisse *Korrekturen* erfahren. Die fraglichen Verschiebungen erfolgen in negativem, d. h. an sich positive Abweichungen reduzierendem und eventuell ins Gegenteil verkehrendem, bereits negative hingegen verstärkendem Sinne um so ausgesprochener, je größer die Kinderzahl ist; das gleiche trifft zu, wenn statt des Zwangsbedarfs der Kulturbedarf oder an Stelle des ländlichen das großstädtische physische, bzw. soziale Existenzminimum als Vergleichsgrundlage dient. Eine positive, d. h. an sich negative Differenzen ermäßigende und allfällig in positive umwandelnde, schon positive dagegen verstärkende Verschiebung findet nur für auf dem Lande domizilierte Ledige statt. Der Anwendungsbereich dieser Korrekturen im Rahmen der Tabellen 21—21b hat indes praktisch zur Hauptsache nach zwei Seiten hin seine Grenzen. Erstens ist es nicht wahrscheinlich, daß selbst ein kinderlos Verheirateter, geschweige ein solcher mit Kindern je bloß den Mindestansatz seiner Besoldungsstufe, namentlich derjenigen einer untergeordneten Berufsstellung, bezieht, da durchwegs Funktionäre in Betracht zu fallen pflegen, welche bereits mehrere Dienstjahre absolviert haben; das dürfte meist sogar auch für Ledige gelten, indem die Mindestansätze der Gehalts-, bzw. Lohnstufen ja lediglich an neu in den Dienst eines Bahnunternehmens tretende junge Bedienstete verabfolgt werden und sonst nur als Ausgangspunkt für die Ermittlung des nach Maßgabe der zurückgelegten Dienstjahre auszurichtenden Einkommensbetrages dienen. Somit besitzen die sich auf die Besoldungsminima beziehenden positiven, bzw. negativen Abweichungen überhaupt bloß einen sehr bedingten praktischen Wert. Zweitens ist nicht unbeachtet zu lassen, daß lange nicht alle in den Tabellen 21—21c figurierenden Transportanstalten Großstädte oder Stadtgemeiden mit hinsichtlich der Lebenshaltungskosten den großstädtischen wenigstens nahekommenden Verhältnissen berühren, woraus also auch in dieser Beziehung eine wesentliche Einschränkung des Anwendungsbereichs der Differenzkorrekturen resultiert; einzig die die nominellen Abweichungen des Diensteinkommens einer fünfköpfigen Normalfamilie vom ländlichen, bzw. städtischen sozialen Existenzminimum im Jahre 1930 betreffende Tabelle 21c berücksichtigt die eben erwähnte Tatsache insofern unmittelbar, als auf das *städtische* soziale Existenzminimum, außer in allen Positionen (57—64) der fünften Bahnkategorie (städtische Trambahnen), bei den sich in privater Hand befindenden Straßenbahnen von Genf (Pos. 48) und Neuenburg (Pos. 49), sowie bei der Birseck-Bahn (Pos. 53), der Trambahn Zürich-Oerlikon-Seebach (Pos. 54) und der Limmattal-

Straßenbahn (Pos. 55) abgestellt wird, woraus allerdings zum Teil zu ungünstige negative, bzw. positive Differenzen resultieren.

Wird die Gestaltung des Verhältnisses zwischen Diensteinkommen und Existenzminimum an Hand der sich auf die Höchstansätze beziehenden, zunächst noch unkorrigiert gedachten Abweichungen in den Tabellen 21—21b verfolgt, so treten für einen kinderlos Verheirateten, gleich welcher Personalkategorie, negative Differenzen in der unmittelbaren Vorkriegszeit nur ganz vereinzelt und überwiegend in sehr geringer Höhe auf, und zwar bei der Saignelégier-Glovelier-Bahn (Pos. 10), der Porrentruy-Bonfol-Bahn (Pos. 11), der Sernftal-Bahn (Pos. 42) und der Bellinzona-Mesocco-Bahn (Pos. 44) für die Bahnarbeiter, bzw. Bahnwärter, sowie bei dem an dritter Stelle genannten Unternehmen, außerdem für die Stationsvorstände; im Jahre 1924 dagegen ist in dieser Hinsicht lediglich noch die Bellinzona-Mesocco-Bahn (Pos. 44), diesmal aber mit beiden bereits erwähnten Personalkategorien, und am Schluß der Untersuchungsperiode überhaupt keine Transportanstalt mehr in Betracht gefallen. Die pro 1914 und pro 1924 desgleichen mit negativen Differenzen auftretende Schynige Platte-Bahn (Pos. 39) hat ihres besonderen Charakters (Saisonbetrieb) halber eigentlich kein Recht, in den Tabellen 21—21c, wenigstens nicht mit den ausgewiesenen Daten, zu figurieren und wird darum hier besser nicht mitgezählt. — Wird nun jedoch in Erwägung gezogen, daß, erstens, die positiven Abweichungen bei den übrigen Verkehrsunternehmungen für ein und dieselbe Personalkategorie sowohl vor als auch nach dem Weltkrieg, sowie im Jahre 1930 von Bahn zu Bahn recht unterschiedlich sind, daß sich, zweitens, diese Differenzen auf Höchstansätze beziehen und demnach mit jeder Dienstaltersstufe weniger abnehmen, wenn nicht sogar negativ ausfallen, sowie daß, drittens, die gleiche Erscheinung außerdem mit wachsender Familiengröße oder überhaupt mit jeder sonstigen Aenderung der Voraussetzungen — für auf dem Land wohnhafte Ledige, bei zugrunde gelegtem *Zwangs*bedarf, immerhin ausgenommen — eintritt, so zeigt das Verhältnis zwischen Diensteinkommen und Existenzminimum in Wirklichkeit durchaus nicht unter allen Umständen einen ebenso günstigen Aspekt wie in den Tabellen 21—21b dargelegt. Die *Tabelle 21c* erteilt darüber Auskunft, wie es sich damit, unter weitgehender Berücksichtigung der Existenzbedingungen von Position zu Position, im Jahre 1930 für eine fünfköpfige Normalfamilie verhalten hat; in ihr erscheinen — von den Mindestansätzen abgesehen — vor allem die Höchstbezüge der Bahnarbeiter, bzw. -wärter der Gebirgsbahnkategorie als unterwertig, während die positiven Abweichungen, soweit sie erhalten geblieben sind, gegenüber den entsprechenden Daten der

Tabelle 21b eine erhebliche Reduktion erfahren haben. Für größere Familien würden natürlich noch entsprechend ungünstigere Differenzen resultieren, soweit diese nicht durch die Ausrichtung von Kinderzulagen wieder eine Korrektur in positivem Sinn erleiden; selbstverständlich wächst mit der Kinderzahl auch der Kreis derjenigen Verkehrsanstalten, bei welchen die Besoldungen des Personals im Hinblick auf das Existenzminimum als mindestens teilweise unzulänglich bezeichnet werden müssen. Die Tabelle 21c als solche genügt indes allein schon, um zu beweisen, daß es *sogar in der späten Nachkriegszeit, also bei verhältnismäßig niedrigen Lebenshaltungskosten, immer noch Bahnunternehmungen gibt, deren Verwaltungsbehörden die Bahnbediensteten ein Arbeitsentgelt beziehen lassen, das sich, am sozialen Existenzminimum gemessen, bei Vorliegen bestimmter, häufig verwirklichter Voraussetzungen des Zivilstandes, der Familiengröße und des Wohnorts der Funktionäre als unzureichend herausstellt.* Wird nur der Zwangsbedarf berücksichtigt, so sieht die Sache allerdings günstiger aus; jedoch dürfte es wohl kaum angehen, beim Vergleich des Diensteinkommens mit dem Existenzminimum die kulturellen Errungenschaften der Gegenwart völlig zu vernachlässigen.

Endlich erhebt sich noch die Ergänzungsfrage, *in welchem Sinne die Höhe der Anteile der wichtigsten Bedarfskategorien im Rahmen der Gesamtaufwendungen für den Haushalt zusammen mit der Preisbewegung der unentbehrlichsten Bedarfsartikel die Lebenshaltung der Angehörigen der von Bahn zu Bahn mehr oder weniger zahlreichen Berufsstellungen beeinflußt* habe. Ohne das im zweiten und dritten Teil der vorliegenden Arbeit in dieser Hinsicht schon Festgestellte im einzelnen zu wiederholen, kann die Antwort darauf in dem Sinne erteilt werden, daß der sich vom Jahre 1914 an bis in die unmittelbare Nachkriegszeit hinein erstreckende allgemeine, für die Angehörigen der unteren Besoldungsstufen jedoch am empfindlichsten ausgefallene Reallohnverlust zur Einschränkung der Lebenshaltung dieser ohnehin den größten Teil ihres Diensteinkommens für die Nahrungsmittelbeschaffung verwendenden Funktionäre in der Form des Zwangs zur Hintansetzung, wenn nicht gar — wie z. B. mit Bezug auf den Wahlbedarf — zur gänzlichen Vernachlässigung aller anderweitigen Bedürfnisse geführt hat, und zwar um so eher, je kinderreicher die Familien und je unterwertiger unter gleichen Voraussetzungen bereits die vorkriegszeitlichen Einkommensbezüge gewesen sind. Die Ausrichtung von Kinderzulagen und eine eventuelle partielle Steuerbefreiung haben daran nicht viel zu ändern vermocht. Dementsprechend dürften umgekehrt die Bahnbediensteten mit nur kleiner, bzw. ohne Familie oder die dank ihrer

gehobenen Berufsstellung höher besoldeten Funktionäre besser weggekommen sein; wenn auch der Wahlbedarf in diesen Fällen während des Weltkrieges ganz in den Hintergrund zu treten hatte, so konnte von der Besoldung immerhin relativ etwas mehr zur Deckung des Wohn- und des Bekleidungsbedürfnisses verwendet werden als es beispielsweise einem Bahnarbeiter, bzw. Bahnwärter möglich war. — In dem Maße wie das nachkriegszeitliche Realeinkommen — bei einer Anzahl Transportanstalten trotz der Reduktion der nominellen Besoldungen bloß vorübergehend unterbrochen — infolge der abnehmenden Teuerung anstieg und damit der die Lebenshaltung der Bahnfunktionäre und ihrer Familien mehr oder weniger einschränkende Druck wich, erlangte das Personal allgemein wieder größere Freiheit in der Verwendung seiner Einkommensbezüge, d. h. in der Berücksichtigung der verschiedenen Zwangs- und Wahlbedarfskategorien. Nicht allein die Angehörigen der mittleren und der übergeordneten Personalkategorien sehen sich je länger desto besser in die Lage versetzt, mit ihrem gegenüber dem Vorkriegsstand höheren realen Arbeitsentgelt bis dahin nicht oder nur schwer erfüllbare, in den Bereich des Wahlbedarfs gehörende Wünsche zu verwirklichen, sondern die verhältnismäßig niedrig besoldeten Eisenbahner vermögen in der Regel ebenfalls mehr zu kaufen, wenn sie ihre zusätzliche Kaufkraft wahrscheinlich zwar weniger auf die Deckung des Wahlbedarfs als auf die bessere Versorgung des Haushalts mit Artikeln des Zwangsbedarfs — namentlich mit Nahrung und Kleidung — konzentrieren dürften. Bei alledem ist immerhin zu beachten, daß der Kaufkraftzuwachs von Bahn zu Bahn, sowie bei ein und demselben Verkehrsunternehmen für die verschiedenen Berufsstellungen sehr ungleichmäßig erfolgte.

Die *tatsächliche Einkommensentwicklung* hat — nebenbei bemerkt — *für den einzelnen Bahnbediensteten* während der Untersuchungsperiode unter dem Einfluß der persönlichen und familiären Verhältnisse der Funktionäre, der Höhe der Lebenshaltungskosten und der einschlägigen Verwaltungserlasse von Fall zu Fall allerdings einen Verlauf genommen, welcher von dem in den Besoldungsübersichten I—VI veranschaulichten insofern differiert, als infolge der hier nicht darstellbaren, aber in der Regel früher oder später eintretenden Beförderungen die *Grund*tendenz der Entwicklung des gesamten Arbeitseinkommens, trotz allfälliger vorübergehender Rückschläge (Sparmaßnahmen), bis zur Erreichung des Höchstbesoldungsansatzes der zuletzt innegehabten Berufsstellung konstant mehr oder weniger ausgesprochen steigend zu sein pflegte. Unter der Voraussetzung, daß das Jahr 1914 als Vergleichsbasis dient, tritt indes auch hier gewöhnlich bis unmittelbar

nach dem Weltkrieg ein Zurückbleiben des Besoldungsindexes hinter dem Index der Lebenshaltungskosten zutage, worauf die beiden Vergleichszahlenreihen — jene nach oben, diese nach unten — u. U. außerordentlich stark, jedoch durchwegs unzweideutig auseinanderklaffen.

C. Die Personalkosten im Rahmen der Wirtschaftsrechnungen der Eisenbahn-Transportanstalten.

Stellt sich das vor allem in den letzten beiden Jahrzehnten von den Bahnverwaltungen allgemein zur Anwendung gebrachte Besoldungssystem als ein Konglomerat von gewöhnlich reglementarisch festgelegten und durch Naturalbezüge (Dienstkleider) ergänzten Zeitlöhnen dar, zu welchen im Prinzip bloß vorübergehend verabfolgte Soziallohnzuschüsse (Teuerungszulagen), sowie teilweise Leistungszuschläge (geldliche Extraentschädigungen) hinzugekommen sind, so sollte eigentlich erwartet werden können, daß die finanzielle Auswirkung der betreffenden Aufwendungen auf die ökonomische Lage der Verkehrsunternehmungen in deren jährlichen Geschäftsberichten nun in derselben Weise gegliedert zum Ausdruck gelange. Das ist aber nicht der Fall, indem das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen (Rechnungsgesetz), vom 27. März 1896, hierauf keinerlei Rücksicht nimmt, ja die Bahnverwaltungen nicht einmal zwingt, die Personalkosten mit ihrem vollen Gesamtbetrag in den Betriebsrechnungen offen auszuweisen, sondern es sogar gestattet, daß die personellen Aufwendungen für die Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten des Bahn-, Fahr- und Werkstättedienstes mit den betreffenden Sachausgaben zusammen in *einem* Posten eingesetzt werden, von welcher Freiheit die Bahnverwaltungen beinahe ausnahmslos allzeit vollen Gebrauch gemacht haben. Infolgedessen bleibt nichts anderes übrig, als im Rahmen der vorliegenden Arbeit auf die ohne weiteres aus den Betriebsrechnungen ersichtlichen, sogenannten *reinen* Personalkosten (d. i. ein im folgenden kürzehalber oft ohne dieses Adjektiv angewandter Ausdruck) abzustellen, in der — nebenbei bemerkt — berechtigten Annahme, das Bild von der Entwicklungstendenz der Personalaufwendungen, welches es vorerst zu zeigen gilt, laufe beim einzelnen Unternehmen so oder so im Endeffekt doch auf dasselbe hinaus, weil im Verlauf der Untersuchungsperiode ein zwar von Bahn zu Bahn vielleicht verschiedener, im Einzelfall jedoch immerhin durchschnittlich unveränderter prozentualer Kostenanteil in den erforderlichen Sachaufwendungen verborgen sei.

Die *Tabelle* 22 bezweckt, *die bekannten Personalkostenbeträge für die in den großen Besoldungsübersichten I—VI figurierenden*

Transportanstalten in den früher (S. 31) schon bezeichneten sechs Stichjahren festzustellen, sowie ihre kriegs- und nachkriegszeitliche Entwicklung am Stand der direkt vorkriegszeitlichen Aufwendungen zu messen. Da die Höhe der Personalkosten sehr weitgehend durch den Personalbestand und die Betriebseinnahmen bedingt wird, gelangt gleichzeitig auch deren Entwicklung in der Tabelle 22 zur Darstellung. Die nominellen Beträge, bzw. die Bestandesziffern pro 1913 oder des ersten vollen Betriebsjahres sind = 1,0 gedacht und dienen als Berechnungsbasis; die Nominalbeträge der Personalausgaben und der Betriebseinnahmen figurieren in den Tabellen 8 und 9, die nominellen Personalbestandesziffern dagegen müssen in der amtlichen Eisenbahnstatistik selbst nachgeschlagen werden.

Das sich aus der Tabelle 22 ergebende Bild von der Entwicklung der Ausgaben für die Bahnbediensteten, der Betriebseinnahmen und der Personalbestände ist in jeder Hinsicht recht uneinheitlich, vor allem mit Bezug auf die in gleichen Zeiträumen zutage tretenden Bewegungstendenzen. Zwar kann festgestellt werden, daß im Jahre 1915 die Personalkosten bei den Voll-, Ueberland-, Gebirgs- und privaten Trambahnen, die Einkünfte aus dem Betrieb hingegen bei allen fünf Bahnkategorien meist niedriger gewesen sind als zwei Jahre früher, sowie daß diese wie jene im Zeitraum 1915—1920 fast allgemein einen sehr starken Anstieg erfahren haben; auch bei den Personalbeständen können beide Erscheinungen vielfach beobachtet werden, wobei bei mindestens nicht sinkenden Verkehrsleistungen die Bestandeszunahme im Zeitraum 1915—1920 u. a. wohl stets mit der jedenfalls im Jahre 1919, wenn nicht schon vorher eingetretenen Arbeitszeitreduktion in Zusammenhang gebracht werden muß. Im übrigen scheint es aber sowohl hinsichtlich der Aufwendungen für die Bahnfunktionäre als auch der Betriebseinnahmen und der Personalbestände zu gewagt, einheitliche Entwicklungstendenzen konstatieren zu wollen. Es ist allerdings deutlich erkennbar, daß die Auf-, bzw. Abwärtsbewegung der Personalkosten und der Betriebseinnahmen im allgemeinen akzentuiertere Formen anzunehmen pflegte als diejenige der Personalbestände. Anderseits stehen die Vergleichszahlen der Einkünfte aus dem Bahnbetrieb ohne viele Ausnahmen mehr oder weniger hinter den entsprechenden Daten der Ausgaben für das Personal zurück, d. h. ihr Rückgang ist gewöhnlich verhältnismäßig größer, bzw. ihre Zunahme geringer gewesen als diejenige der Personalaufwendungen. Die gegenteilige Erscheinung hat sich immerhin auch gezeigt, doch nicht allzuoft. Die Vergleichsziffern figurieren in gleichen Zeitpunkten mit Werten, die zwar von Fall zu Fall von der Berechnungsbasis nach

unten, bzw. nach oben ziemlich verschieden weit abliegen; aber es ist immerhin besonders auffallend, wie unverhältnismäßig groß die negativen Ausschläge der Ausgaben für die Funktionäre und der Betriebserträgnisse im Jahre 1915 bei einigen stets in ausgesprochenem Maße auf den Fremdenverkehr angewiesenen Gebirgsbahnen gewesen sind und in welch relativ bescheidenem Rahmen sich die nachherigen Einkünfte aus dem Betrieb und die Personallasten gehalten haben. Es muß allerdings zugleich betont werden, daß die vorkriegszeitliche Höhe von den kriegs- und nachkriegszeitlichen Personalbeständen in ein paar derartigen Fällen niemals mehr erreicht worden ist. Die fraglichen Transportanstalten — die Martigny-Châtelard-Bahn (Pos. 32), die Berner Oberland-Bahnen (Pos. 38), die Schynige Platte-Bahn (Pos. 39), die Wengernalp-Bahn (Pos. 40a), die Jungfrau-Bahn (Pos. 40b), sowie die Stansstad-Engelberg-Bahn (Pos. 41) — sind mit denjenigen identisch, deren Verwaltungsorgane beim Ausbruch des Weltkrieges die einschneidendsten Gehalts-, bzw. Lohnreduktionen beschlossen und vorgenommen haben. Für das Jahr 1920 ist charakteristisch, daß die Ausgaben für das Personal einerseits vielfach weit höher gestiegen sind als die Teuerung der Lebenshaltungskosten laut dem amtlichen Landesindex (jahresdurchschnittlicher Stand pro 1920 = 224, bzw. 2,24), anderseits aber in manchen Fällen erheblich hinter diesem Wert zurückblieben. In der Nachkriegszeit entspricht die Entwicklung der Personalkosten nicht immer den aus dem Inhalt des vorstehenden Kapitels dieser Arbeit resultierenden Erwartungen, abgesehen davon, daß kaum irgendwo völlige Uebereinstimmung mit der im Lebenshaltungsindex des BIGA zum Ausdruck gelangenden Geldentwertung herrscht. Daß sich die Personalkosten so eigenwillig verändert haben, dürfte teilweise mit der Entwicklungstendenz der Personalbestände, darüber hinaus vermutlich mit dem ständig variierenden durchschnittlichen Dienstalter der Bahnfunktionäre erklärt werden können. Da dieses jedoch unbekannt ist, kann hier über die wechselseitigen Beziehungen zwischen der Entwicklung der Ausgaben für die Bediensteten, der Betriebseinnahmen und der Personalbestände infolgedessen nichts Erschöpfendes und absolut Genaues ausgesagt werden.

Nach diesen einleitenden Darlegungen über die Entwicklung der Personalkosten stellt sich nunmehr die Aufgabe, die Aufwendungen der Bahnbehörden für die Bahnbediensteten mit allen jenen im zweiten Teil der vorliegenden Arbeit (S. 24 ff.) erörterten Rechnungsposten in Beziehung zu bringen und ihr gegenseitiges Verhältnis zu untersuchen. Das geschieht am besten in Anlehnung an das dortige, hier aus Zweckmäßigkeitsgründen allerdings bis zu einem gewissen Grad verschobene, bzw. vereinfachte Schema

und von Fall zu Fall je nach Bedarf an Hand der Tabellen 5—10 und 22.

§ 1: Personalkosten und Betriebseinnahmen.

In diesem Zusammenhang ist es nötig, in erster Linie darauf hinzuweisen, daß die immerhin auch tarifpolitische und namentlich seit dem Weltkrieg durch die Automobilkonkurrenz bedingte *Höhe der Einkünfte aus dem Betrieb* — laut den Tabellen 8, 9 und 22 — *allgemein vom Verlauf der Wirtschaftskonjunktur abhängt*, und die sich hieran knüpfende Frage, inwieweit das im Einzelfall zutreffe, zu beantworten. Werden die auf den Ertrag des Personen- und des Güterverkehrs Bezug nehmenden Daten der sich mit der Frequenz, den Betriebseinnahmen und den Verkehrsleistungen befassenden *Tabelle 5* den die Einkünfte aus dem Betrieb betreffenden Angaben der *Tabelle 22* für die entsprechenden Transportanstalten gegenübergehalten, so könnte nicht konstatiert werden, daß im allgemeinen zwischen dem gegenseitigen Verhältnis der soeben erwähnten zwei wichtigsten Einnahmequellen der Verkehrsunternehmungen und der Konjunkturempfindlichkeit der Bahnen ein einwandfrei feststehender Zusammenhang existiere. Vielmehr scheint ein solcher bloß insoweit vorhanden zu sein, als gewisse Transportanstalten fast ausschließlich nur auf die eine Haupteinnahmequelle, nämlich auf diejenige des Personenverkehrs, angewiesen sind, jedoch auch dann lediglich unter der Voraussetzung, daß dieser selbst relativ erheblichen Schwankungen unterworfen ist. Wenigstens spricht die einseitige Alimentierung einiger Gebirgsbahnen, beispielsweise der Berner Oberland-Bahnen (Pos. 38) einschließlich der Schynige Platte-Bahn (Pos. 39), der Wengernalp-Bahn (Pos. 40a) und der Jungfrau-Bahn (Pos. 40b), deren Betriebseinnahmen allzeit nur eine verhältnismäßig geringe Höhe zu erreichen pflegten, durch den Personentransport für die Richtigkeit der oben vertretenen Auffassung. Einen nicht minder schlüssigen Beweis dafür dürften die privaten, namentlich aber auch die städtischen Trambahnen erbringen, welche zwar gleichfalls bloß vom Personenverkehr leben, jedoch weit weniger von äußeren Faktoren, wie von Wirtschaftskrisen, Witterungseinflüssen usw., abhängen als die ausgesprochenen Touristenbahnen und deshalb andauernd über meist relativ hohe Einkünfte aus dem Bahnbetrieb verfügen. Für die objektive Beurteilung der Höhe des durch den Betrieb abgeworfenen Rohertrages aber vielleicht ebenso wesentlich wie dessen Zusammensetzung nach den beiden Haupteinnahmequellen ist *das sich pro Bahnkilometer ergebende nominelle Betreffnis der Einkünfte aus dem Personen- und dem Güterverkehr, sowie der verschiedenen Einnahmen.* Das

Untersuchungsresultat läuft indes ebenfalls nur darauf hinaus, daß zwischen der relativen Höhe der sich auf die zwei Haupteinnahmequellen beziehenden Einnahmebetreffnisse und der durch die Tabelle 22 dargestellten Entwicklung der Einkünfte aus dem Betrieb eindeutig ebensowenig Zusammenhänge erkennbar sind wie zwischen dem gegenseitigen Verhältnis der zwei Haupteinnahmequellen und der Konjunkturempfindlichkeit der Bahnen, es sei denn, daß die besonders schwache, bzw. starke Entwicklung der Betriebseinnahmen bei gewissen, weiter oben schon zitierten, einseitig nur auf die Einkünfte aus dem Personenverkehr angewiesenen Transportanstalten zugleich durch die betreffenden, verhältnismäßig sehr niedrigen, bzw. sehr hohen nominellen Einnahmebetreffnisse pro Bahnkilometer erklärt werden muß. Die verschiedenen Einnahmen, bzw. deren Anteile pro Bahnkilometer spielen beinahe ausnahmslos eine praktisch recht unbedeutende und daher nicht näher zu erörternde Rolle.

Die *Tabelle 23* soll außer den ermittelten spezifischen Kostenbeträgen ergänzungsweise vor allem zeigen, ob und inwieweit die Liste der Verkehrsunternehmungen mit außergewöhnlich hohen, bzw. niedrigen Betreffnissen der *reinen Personalausgaben pro Bahnkilometer* mit der auf die Betriebseinnahmebetreffnisse Bezug nehmenden übereinstimmt, wobei die auf Personalkonto verrechneten *entsprechenden Personalbestände* mitfigurieren, um die eventuellen extremen Werte begreiflicher erscheinen zu lassen. Die Kosten pro Bahnkilometer reichen selbstverständlich — mit nur wenigen Ausnahmen — bei weitem nicht an die entsprechenden spezifischen Verkehrseinnahmen in der Tabelle 5 heran. Jedoch läßt sich noch etwas anderes konstatieren, das in einem gewissen Gegensatz zu den hinsichtlich der Einnahmebetreffnisse gemachten Feststellungen steht, nämlich daß es zwar wohl Bahnen gibt, deren spezifische Personalkosten stets relativ weit überdurchschnittliche Beträge ausgemacht haben, hingegen kaum solche, bei denen das Gegenteil zutrifft, wobei die Zahl jener zugleich auch noch als wesentlich vermindert erscheint. Demzufolge stimmt die Tabelle 23 im Hinblick auf die in diesem oder jenem Sinne besonders hervortretenden Bahnen damit bloß z. T. überein. Es könnte nun vermutet werden, die Höhe der Personalkostenbetreffnisse hänge allgemein grundsätzlich mit dem spezifischen Personalbestand zusammen. Allein, eine derartige Erklärung will nicht restlos gelingen, sonst müßten — um lediglich einen ganz krassen Fall zu zitieren — beispielsweise bei den Städt. Straßenbahnen Bern (Pos. 58) entweder die Kostenbetreffnisse sehr wesentlich höher oder die Personalbestände entsprechend niedriger sein. Vielmehr bestehen offenbar überhaupt keine allgemeingültigen Regeln

über die wechselseitige Bedingtheit der Aufwendungen für die Bahnbediensteten und der Personalbestände; die herrschende Regellosigkeit besitzt ihre Ursache wahrscheinlich nicht zuletzt in den bewältigten unterschiedlichen Transportmengen (Tabelle 5) und der damit verbundenen differenzierten Arbeitsleistung (Tabelle 14), was indes hier nicht mehr weiter interessiert.

Zum Zweck des *Vergleichs der gesamten reinen Personalausgaben mit dem Total der Betriebseinkünfte selbst* an Hand der Tabelle 9 scheint es am vorteilhaftesten, die *Anteile der Personalkosten an den Einkünften aus dem Betrieb nach ihrer prozentualen Höhe zu ordnen* und festzustellen, wie stark die einzelnen Anteilsgruppen von Stichjahr zu Stichjahr besetzt gewesen sind. In der *Tabelle 24* umfaßt

die Anteilsgruppe	1	Personalkostenanteile	bis und mit 20 %
„ „	2	„	von 21 % bis 30 %
„ „	3	„	„ 31 % „ 40 %
„ „	4	„	„ 41 % „ 50 %
„ „	5	„	„ mehr als 50 %

Dabei sind die Grenzwerte eigentlich in der Regel um je bis zu zirka 15 Punkte höher anzusetzen, weil es sich hier ja nur um die offen ersichtlichen Personalkosten handelt.

Wie viele Fälle von jeder Bahnkategorie und insgesamt die einzelnen Kostenanteilsgruppen in jedem der sechs Stichjahre bildeten, zeigt die zugehörige *Zusammenstellung nach Stichjahren.* Aus ihr geht hervor, daß noch in der unmittelbaren Vorkriegszeit — im großen und ganzen gesehen — die mäßig hohen Personalausgaben der Anteilsgruppe 3 wenn auch nicht absolut, so doch relativ vorherrschten, während die Kostenanteilsgruppen 2 und 4 — jede für sich — erheblich weniger dicht besetzt waren und den beiden Flügelgruppen bloß eine verhältnismäßig bescheidene Zahl von Unternehmungen angehört. Bezeichnenderweise wird die Gruppe 1 — mit den niedrigsten Anteilsziffern — einzig von drei Gebirgs-, bzw. typischen Touristenbahnen gebildet, wobei die Ursache dieser bemerkenswerten Erscheinung wenigstens bei zweien von ihnen wahrscheinlich eher in den pro 1913 noch recht günstigen Rechnungsabschlüssen als in ungenügenden Aufwendungen zugunsten der Bahnfunktionäre gesucht werden muß. Ebenso bezeichnend ist anderseits der Umstand, daß in den Anteilsgruppen 1 und 2 keine Trambahnen figurieren, was namentlich im Hinblick auf die privat betriebenen Unternehmungen dieser Gattung von Transportanstalten überraschen mag.

Nach dem Ausbruch des Weltkrieges hat das Verhältnis der Personalkosten zu den Betriebseinkünften insofern prinzipell eine Wandlung erfahren, als sich das Schwergewicht der Häufigkeit

der Fälle dauernd auf die Gruppen 3, 4 und 5 verlagerte, d. h. als seit dem Jahre 1915 die mäßigen, großen oder ungewöhnlich hohen Kostenanteile überwiegen und dadurch die meist gesteigerte Bedeutung der Personalausgaben im Rahmen der Betriebsrechnungen zum Ausdruck gelangt. Diese Verschiebung hat ihren Grund wohl in erster Linie darin, daß die Betriebseinkünfte bis ungefähr zum Jahre 1920 nicht im gleichen Maße zu- und von diesem Zeitpunkt an stärker abgenommen haben als die Aufwendungen für die Bahnbediensteten, worüber die Tabelle 22 bekanntlich speziell orientiert. Die Kostenanteilsgruppe 3 ist indes allgmein immer noch relativ am stärksten besetzt. Auch nach dem Weltkrieg besteht die Kostenanteilsgruppe 1 wiederum nur aus ein paar vereinzelten Gebirgsbahnen, bei welcher Bahnkategorie die Anteile der Personalausgaben an den Betriebseinnahmen — allem Anschein nach desgleichen aus dem weiter oben angeführten Grund — nur im Jahre 1915 überhaupt in keinem Fall ebenso niedrige Werte erreichten. Anderseits ist zu beachten, daß sich die städtischen Trambahnen in den Jahren 1915, 1920 und 1923 lediglich auf die Gruppe 4, sowie — in besonders ausgeprägtem Maß — auf die obere Flügelgruppe verteilt, die privaten Trambahnen dagegen zu einem allerdings ziemlich geringen Bruchteil — es kommt praktisch stets ein und dasselbe Unternehmen, die Birseck-Bahn (Pos. 53), in Betracht — im Gegensatz zum unmittelbar vorkriegszeitlichen Verhalten dieser Bahnkategorie seit 1920 auch noch die Anteilsgruppe 2 beschlagen haben. Das soeben von den städtischen Trambahnen Gesagte besitzt für die Jahre 1926 und 1930 gleichfalls Gültigkeit; indes hat in den beiden Zeitpunkten doch je eine solche Regieanstalt nur mäßig hohe Kostenanteile aufgewiesen. Umgekehrt sind bereits seit 1920 keine Ueberlandbahnen mit 30 oder weniger Prozent der Betriebseinkünfte ausmachenden Personalausgaben mehr vorgekommen. Wird nach *Zusammenhängen zwischen den reinen Gesamtpersonalkosten und dem Total der Betriebseinnahmen*, bzw. danach gefragt, ob und inwieweit sich bei den einzelnen Verkehrsanstalten eine Abhängigkeit jener von diesen konstatieren lasse, so kann nach den bisherigen Ergebnissen, d. h. unter Berücksichtigung aller mit Bezug auf die Betriebseinnahmen und die Personalausgaben erfolgten Feststellungen, eine klare, eindeutige Antwort darauf nicht erteilt werden. Das zeigt die Tabelle 24, in welcher das für jedes einzelne Bahnunternehmen Zutreffende durch die Zahl „1" markiert ist, in mehrfacher Hinsicht recht deutlich. Erstens erscheint die Höhe des Anteils der Personalkosten an den Einkünften aus dem Betrieb nicht als durch das Verhältnis der beiden Haupteinnahmequellen zueinander bedingt, und zweitens steht es im wesentlichen kaum

anders, falls die auf einen Bahnkilometer bezogenen Ausgaben für die Bahnfunktionäre, bzw. die Anteile der Personalkosten an den Einkünften aus dem Betrieb den spezifischen Betriebseinnahmen gegenüber gehalten werden. Es scheint allerdings insofern eine gewisse Kongruenz der Personalausgaben mit dem Rohertrag des Personen- und Güterverkehrs zu bestehen, als sowohl dieser wie jene gewöhnlich in derselben Höhenstufe figurieren; allein, es gibt eine ganze Reihe von Transportanstalten, bei welchen das bloß teilweise oder überhaupt nicht zutrifft. Anderseits sind zwischen der Höhe der Personalausgabenanteile und derjenigen der Betriebseinnahmen pro Bahnkilometer gar keine Beziehungen ersichtlich.

§ 2: *Personalkosten und Betriebsausgaben.*

Bevor die diversen wichtigen Sammelposten auf der Ausgabenseite der Betriebsrechnungen hinsichtlich ihrer Entwicklung und Bedeutung miteinander verglichen und beurteilt zu werden vermögen, bedarf es vor allem einer *Gegenüberstellung der Betriebseinnahmen und -aufwendungen mit Bezug auf ihre zeitlich und räumlich variierende Höhe.* Die *Tabelle* 22 erteilt darüber Auskunft, und zwar in dem Sinne, daß die Zahl der Bahnen, bei welchen in ein und demselben Zeitpunkt die gesamten Betriebskosten gegenüber dem Stand im Ausgangsjahr durchwegs höher gewesen sind als das Total der Betriebseinkünfte, zwar nicht gering ist, anderseits aber doch relativ viele Ausnahmen bestehen, sei es, daß in einzelnen, bzw. allen Stichjahren präzis die entgegengesetzte Beobachtung gemacht werden kann oder daß die Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben den genauen, bzw. wenigstens annähernd gleichen Stand erreicht hat. Das will indes noch nicht heißen, die durch den Vergleich mit dem Stand der Betriebseinnahmen, bzw. -aufwendungen im Ausgangsjahr festgestellte spätere Ueberlegenheit des einen dieser beiden wichtigen Rechnungsposten über den anderen hinsichtlich der Entwicklung sei allerorts und jederzeit relativ unverändert geblieben; vielmehr zeigen die Verkehrsanstalten auch darin ein ganz verschiedenes Verhalten. Hieran knüpft sich die Frage nach dem an den Betriebseinnahmen gemessenen *Einfluß der Betriebsausgaben auf den Rechnungsabschluß* in jedem der sechs Stichjahre, bzw. die Frage nach der *Höhe des sogenannten Betriebskoeffizienten.* Hierüber orientiert die *Tabelle 25,* in welcher angehören

der	Anteilsgruppe	1	Betriebskoeffizienten	bis und mit 60 %
„	„	2	„	von 61 % bis 70 %
„	„	3	„	„ 71 % „ 80 %
„	„	4	„	„ 81 % „ 90 %
„	„	5	„	„ mehr als 90 %

wobei der genau ermittelte Stand des Betriebskoeffizienten selbst von Fall zu Fall aus der Tabelle 8 ersichtlich ist.

Vor allem zeigt die Tabelle 25, in welch unterschiedlicher Weise sich die Transportanstalten im Zeitverlauf auf die fünf Anteilsgruppen verteilt haben. Diejenigen Bahnen, deren Betriebskoeffizienten niemals derart bedeutenden Schwankungen unterworfen waren, daß sie die Grenzen ein und derselben Anteilsgruppe über- bzw. unterschritten hätten, stehen ziemlich vereinzelt da; mehrheitlich haben sich die fraglichen Verhältniszahlen stets im Rahmen der Anteilsgruppen 3—5 bewegt, was aus der zugehörigen *Zusammenstellung nach Stichjahren* deutlich hervorgeht.

Während im ganzen noch in der unmittelbaren Vorkriegszeit die drei mittleren Kostenanteilsgruppen annähernd gleich stark und die beiden Flügelgruppen wenn zwar — ebenfalls gleichmäßig — schwächer besetzt, so doch nicht von verschwindend geringer Bedeutung waren, hat sich dieses Bild mit dem Ausbruch des Weltkrieges sofort in dem Sinne verschoben, daß die Zahl der Bahnen mit Betriebskoeffizienten erster oder zweiter Ordnung auf ein Minimum zurückging, die obere Flügelgruppe dagegen im Jahre 1920 den fast vierfachen vorkriegszeitlichen Bestand erreichte, um dann allerdings wieder rasch an Gewicht zu verlieren, immerhin ohne bis 1930 auf den Stand im Ausgangsjahr hinabgesunken zu sein. Anderseits sind die Verkehrsunternehmungen mit Betriebskoeffizienten in der Höhe von 71 bis 90% seit 1915 ebenfalls etwas zahlreicher; wenn die betreffenden Anteilsgruppen 3 und 4 relativ auch bei weitem nicht so viel profitiert haben wie die obere Flügelgruppe, so behielten sie in der Nachkriegszeit, d. h. seit dem Jahre 1923, ihre einmal erlangte zahlenmäßige Stärke im großen und ganzen immerhin bei. Speziell zu beachten ist das ungewöhnlich sprunghafte Ansteigen der Zahl der Bahnen mit die Einkünfte aus dem Verkehr mehr oder weniger übersteigenden Betriebskosten von 1913 auf 1915 und 1920 bis auf den beinahe achtfachen Vorkriegsbestand, sowie ihre fast ebenso rapide Abnahme von 1920 auf 1923, von welchem Jahr an sich der Bestand der fraglichen Transportanstalten auf einem Niveau stabilisierte, das immer noch dreimal höher zu sein pflegte wie unmittelbar vor dem Ausbruch des Weltkrieges. In der Zusammenstellung nach Stichjahren sind die betreffenden Daten eingeklammert aufgeführt und in den unmittelbar davor figurierenden Zahlen inbegriffen.

Unter den fünf Bahnkategorien speziell fallen in erster Linie die Ueberlandbahnen deshalb auf, weil es nie vorgekommen ist, daß derartige Unternehmungen in die untere Flügelgruppe hätten

eingereiht werden können; im Gegenteil blieben sie in den Jahren 1920, 1926 und 1930 sogar lediglich auf die Kostenanteilsgruppen 3, 4 und 5 beschränkt. Die Gebirgsbahnen hingegen zeichnen sich im Jahre 1913 durch ihre ausschließliche Zugehörigkeit zu den Kostenanteilsgruppen 1, 2 und 3 aus, während sie später, wenn auch — ausgenommen im Jahre 1920 — nicht in überwiegender Zahl, in den höheren gleichfalls figurieren. Die städtischen Trambahnen gehören zu den Transportanstalten mit stets verhältnismäßig hohen Betriebskoeffizienten; dieser Bahnkategorie zuzurechnende Unternehmungen sind in den Kostenanteilsgruppen 1 und 2 überhaupt nie, sowie in den Jahren 1915 und 1920 selbst in der Mittelgruppe 3 nicht zu finden gewesen. Die privaten Trambahnen sind seit 1915 dauernd aus der unteren Flügelgruppe, in den Jahren 1920 und 1923 gar auch aus der Kostenanteilsgruppe 2 gänzlich verschwunden. Einzig hinsichtlich der Vollbahnen ist nichts Besonderes zu bemerken, es sei denn die Beobachtung, daß sie — wiederum mit Ausnahme des Jahres 1920, in welchem das Hauptgewicht dieser Bahnkategorie absolut und im Verhältnis zur Gesamtzahl der betreffenden Unternehmungen auf die obere Flügelgruppe verlagert erscheint — in den mittleren Anteilsgruppen 2 und 3, bzw. 3 und 4 jederzeit relativ stärker vertreten waren als in den übrigen.

Es ist von besonderem Interesse, neben dem von Stichjahr zu Stichjahr erfolgten ziemlich strengen Wechsel der einzelnen Verkehrsanstalten die Tatsache feststellen zu können, daß die Gebirgsbahnen mit defizitären Abschlüssen der Betriebsrechnungen zwar im Jahre 1915 — wenn auch nicht absolut, so doch relativ — vorgeherrscht haben, in den nachherigen Stichjahren, demnach bereits pro 1920, aber zahlenmäßig nur noch äußerst schwach oder gar nicht mehr vertreten waren, die von den Gebirgsbahnen während der Dauer des Weltkrieges gespielte Rolle in der Nachkriegszeit hingegen den Voll- und den Ueberlandbahnen gesamthaft zukam, und zwar überwogen diese zwei Kategorien zusammen nicht nur im Verhältnis zu den überhaupt zur Sondergruppe zu zählenden Verkehrsunternehmungen, sondern auch absolut. Damit scheint einerseits zum Ausdruck zu kommen, wie sich die Gebirgsbahnen nach dem Friedensschluß rasch wieder erholten, nachdem der Weltkrieg den sie in erster Linie alimentierenden Fremdenzustrom sehr stark abgedrosselt und dadurch den fraglichen Transportanstalten mehr geschadet hat als die erste Nachkriegskrise, während die meisten Voll- und Ueberlandbahnen anderseits unter der bald nach den Kriegswirren hereingebrochenen allgemeinen Wirtschaftskrise mehr zu leiden hatten als in den

Kriegsjahren mit ihrem für diese Transportanstalten öfters noch relativ günstigen Geschäftsgang.

Es leuchtet ohne weiteres ein, daß der Betriebskoeffizient an und für sich die *gesamte* Finanzlage eines Bahnunternehmens um so günstiger beeinflussen muß, je geringer seine Höhe ist, d. h. je weniger die Einkünfte aus dem Verkehr durch die Betriebsausgaben absorbiert werden, und um so ungünstiger, in je stärkerem Maß das Gegenteil zutrifft. Deshalb ist es in diesem Zusammenhang nicht ohne Wert, auch noch zu wissen, daß die früheren, auf die im Zeitverlauf vorgekommenen Variationen der Höhe der *Personalausgaben* gegenüber dem Ausgangsjahr 1913, bzw. — in Ausnahmefällen — gegenüber einem späteren Zeitpunkt Bezug nehmenden Erörterungen (S. 107 f.) im Prinzip ebenfalls für die *Entwicklung der Unterhalts- und Erneuerungskosten* gelten. Wird der Stand der Unterhalts- und Erneuerungskosten mit demjenigen der Aufwendungen für die Funktionäre verglichen, so ist zu konstatieren, daß sich jene im Verhältnis zum Stand im Ausgangsjahr vorwiegend über diesen bewegt haben, wobei nichtsdestoweniger zahlreiche Ausnahmen vorgekommen sind; das Ausmaß, in welchem die Unterhalts- und Erneuerungsausgaben die Personalkosten, bzw. diese jene in der Entwicklung übertroffen haben, pflegte sowohl von Position zu Position wie überdies bei ein und demselben Unternehmen von Stichjahr zu Stichjahr meist mehr oder weniger veränderlich zu sein. Was von der Entwicklung der Unterhalts- und Erneuerungskosten im Verlauf des Untersuchungszeitraums gilt, trifft nicht in der ganz gleichen Weise auf diejenige der *Ausgaben zur Beschaffung der Betriebskraft* zu, denn im vornherein ist auf den Unterschied zwischen den dampf- und den elektrisch betriebenen Verkehrsunternehmungen zu achten. Zwar kann im Jahre 1915 noch nichts Außergewöhnliches festgestellt werden: Es gibt sowohl dampf- wie elektrisch betriebene Bahnen mit gegenüber dem Ausgangsjahr mehr oder minder gestiegenen oder gesunkenen Betriebskraftkosten; immerhin bilden bei beiden Gruppen ganz offenbar die Fälle, in welchen die Ausgaben niedriger sind, die Mehrheit. Im Jahre 1920 tritt indes das unterschiedliche Verhalten der Dampf- und der elektrischen Bahnen deutlich zutage. Während nämlich bei jenen infolge der im fraglichen Zeitpunkt immer noch sehr hohen Kohlenpreise durchs Band weg eine ziemlich erhebliche Kostensteigerung — die Ausgaben zur Beschaffung von Brennmaterialien machten den wenigstens zwei- bis mehr als sechsfachen Vorkriegsbetrag aus — zu konstatieren ist, überschritten die Stromkosten bei diesen im ungünstigsten Falle, demjenigen der privaten Trambahn Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (Pos. 50), den 2½-

fachen Vorkriegsstand bloß unwesentlich, bewegten sich vielmehr mehrheitlich teils über und teils unter dem $1\frac{1}{2}$fachen Betrag, jedoch stets in dessen Nähe und erreichten ziemlich oft, namentlich bei den Gebirgsbahnen, nicht einmal die unmittelbar vorkriegszeitliche Höhe. In den Stichjahren 1923, 1926 und 1930 tritt der Unterschied zwischen den dampf- und den elektrisch betriebenen Verkehrsanstalten schon wieder viel weniger klar in die Erscheinung; so wenig wie von der Entwicklung der Unterhalts- und Erneuerungsausgaben kann von derjenigen der Betriebskraftkosten gesagt werden, sie habe sich, und zwar bei beiden Gruppen, in der nicht unmittelbaren Nachkriegszeit an bestimmte Regeln gehalten. Natürlich ist die bei gewissen Transportanstalten während der Untersuchungsperiode erfolgte *Umstellung vom Dampf- auf den elektrischen Betrieb* in den fraglichen Fällen an sich nicht ohne entsprechenden, d. h. je nach der Dauer des Uebergangsstadiums, bzw. dem Zeitpunkt der Aufnahme des elektrischen Betriebs zwar verschiedenen, jedoch stets zugunsten des elektrischen Traktionssystems zur Auswirkung gelangenden Einfluß geblieben. Dabei darf allerdings nicht vergessen werden, daß mit der Elektrifizierung immer zusätzliche Kapitalinvestitionen verbunden zu sein pflegten, welche Neuanlagen, gleich dem alten Anlagekapital, ihre Verzinsung und Amortisation erheischen; die in dieser Hinsicht von den Bahnverwaltungen in die Aenderung des Traktionssystems gesetzten Erwartungen sind indes aus hier nicht näher zu erörternden Gründen nicht überall erfüllt worden. Im ganzen gesehen haben die auf die Betriebskraftkosten Bezug nehmenden Verhältniszahlen im Vergleich mit den entsprechenden Werten für die Personalaufwendungen gegenüber dem Ausgangsjahr mehrheitlich keinen ebenso hohen Stand erreicht wie diese; immerhin existieren daneben viele Ausnahmen, wenn auch nicht in gleich großer Zahl wie bei den Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen und des Rollmaterials in umgekehrtem Sinn. Im Hinblick auf das Ausmaß, um welches die Aufwendungen für das Personal die Betriebskraftkosten, bzw. diese jene zu überflügeln pflegten, ist im Prinzip dieselbe Feststellung zu machen wie mit Bezug auf die Unterhalts- und Erneuerungskosten.

Die drei *Tabellen 26—26b* geben darüber Auskunft, *wie hoch die prozentualen Anteile der Aufwendungen für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen und des Rollmaterials (Tab. 26), diejenigen für die Beschaffung der Betriebskraft (Tab. 26a), sowie der reinen Personalausgaben (Tab. 26b) an den gesamten Betriebskosten* in den sechs Stichjahren von Fall zu Fall gewesen sind.

Dabei enthält

in den Tabellen 26 und 26a

die Anteilsgruppe	1	Betriebskostenanteile	bis und mit 10 %
„ „	2	„	von 11 % bis 20 %
„ „	3	„	„ 21 % „ 30 %
„ „	4	„	„ 31 % „ 40 %
„ „	5	„	„ mehr als 40 %

in der Tabelle 26b

die Anteilsgruppe	1	Betriebskostenanteile	bis und mit 30 %
„ „	2	„	von 31 % bis 40 %
„ „	3	„	„ 41 % „ 50 %
„ „	4	„	„ 51 % „ 60 %
„ „	5	„	„ mehr als 60 %

Zunächst zeigen die *Tabelle 26* und die zugehörige *Zusammenstellung nach Stichjahren* deutlich, daß der Rahmen, innert welchem die prozentualen Anteile der *Unterhalts- und Erneuerungskosten* zu variieren pflegten, im großen und ganzen ziemlich eng gezogen war, d. h. daß diese im allgemeinen jederzeit nicht weniger als 10 und nicht mehr als 30 % der gesamten Betriebsaufwendungen ausgemacht haben. Einzig in den Jahren 1913 und 1915 gab es noch ungefähr ein Dutzend Bahnen mit weniger als 10 %, sowie im Jahre 1920 desgleichen eine kaum bedeutendere Anzahl Verkehrsanstalten mit zwischen 30 und 40 % der Betriebskosten betragenden Unterhalts- und Erneuerungsausgaben; in anderen Anteilsgruppen kamen die Bahnunternehmungen nur ziemlich vereinzelt, aber zum Teil doch in stetem Wechsel vor. Die *Tabelle 26a* und die zugehörige *Zusammenstellung nach Stichjahren* lassen sogleich die Tatsache in die Augen springen, daß sich die *Betriebskraftkosten* bei den stets mehrheitlich dampfbetriebenen Vollbahnen vorwiegend im Rahmen der Anteilsgruppen 2 und 3, bei den übrigen vier Bahnkategorien, deren Unternehmungen meist, wenn nicht sogar ausschließlich das elektrische Traktionssystem anzuwenden pflegten, hingegen im Rahmen der Anteilsgruppen 1 und 2 bewegt haben, und zwar ist jenes vor allem in den Jahren 1913 und 1915, dieses jedoch seit 1923 der Fall gewesen, während pro 1920 die untere Flügelgruppe — durch Ueberland-, Gebirgs-, private und städtische Trambahnen — sowohl absolut wie relativ am stärksten und die Anteilsgruppen 3 und 4, beide unter sich zahlenmäßig beinahe gleich und jede mit zirka einem Drittel des Bestandes der Kostenanteilsgruppe 1, — mehrheitlich durch Vollbahnen — am zweitstärksten besetzt waren. Die *Tabelle 26b* und ihre *Zusammenstellung nach Stichjahren* stellen die Einreihung der Bahnen in die fünf Kostenanteilsgruppen nach Maßgabe der an den gesamten Betriebsausgaben gemessenen reinen Personalaufwendungen dar.

Sowohl zeitlich wie räumlich sind die Fälle in den drei mittleren Kostenanteilsgruppen zweifellos am zahlreichsten vertreten, im zweiten Rang steht die obere Flügelgruppe, während die untere nur vereinzelt besetzt ist. Von den fünf Bahnkategorien sind die privat betriebenen Trambahnen in der unteren Flügelgruppe überhaupt nie, sowie in der Anteilsgruppe 2 in den Jahren 1913, 1926 und 1930 nicht vertreten gewesen. Das gleiche gilt für die städtischen Trambahnen mit Bezug auf die Kostenanteilsgruppen 1 und 2 während der ganzen Untersuchungsperiode, ferner hinsichtlich der Anteilsgruppe 3 auch in den Jahren 1920, 1923 und 1926. Umgekehrt gesehen fällt zunächst als wichtigste Tatsache bei der Kategorie der Vollbahnen die nicht nur absolute, sondern überdies relative Vorherrschaft der Kostenanteilsgruppe 3 in den Stichjahren 1913, 1915, 1920, 1926 und 1930 auf, wennschon ihr Uebergewicht nirgends besonders deutlich zum Ausdruck gelangt; pro 1923 erweisen sich immerhin die Nachbargruppen 2 und 4 zusammen sogar als ein wenig stärker als die Mittelgruppe. Von den Ueberlandbahnen kann das gleiche nicht festgestellt werden. Wohl kommt hier im Jahre 1930 die größte Bedeutung nicht allein relativ, sondern auch absolut ebenfalls der mittleren Anteilsgruppe zu, aber in den vorausgegangenen fünf Stichjahren hat diese stets nur relativ vorgeherrscht; im Jahre 1915 waren die Anteilsgruppe 4 und im Jahre 1920 die Anteilsgruppe 2 numerisch sogar gleich stark wie die Mittelgruppe mit Transportanstalten der fraglichen Kategorie besetzt. Die Gebirgsbahnen sind in den Jahren 1913, 1920 und 1930 in der Kostenanteilsgruppe 3 verhältnismäßig am stärksten vertreten gewesen, wobei indes nicht außer Acht zu lassen ist, daß die Besetzung der Anteilsgruppe 4 in den beiden zuletzt genannten Stichjahren derjenigen der Mittelgruppe gleichkam; im übrigen entfielen auf die Kostenanteilsgruppe 4 in den Jahren 1915, 1923 und 1926 relativ die meisten, der betreffenden Bahnkategorie angehörenden Verkehrsanstalten. Am Ende des Untersuchungszeitraums ausgenommen haben sich die Gebirgsbahnen stets auf alle fünf Anteilsgruppen verteilt. Die relative Mehrzahl der privat betriebenen Trambahnen figurierte unmittelbar vor dem Weltkrieg und im Jahre 1915 gleichfalls in der mittleren Kostenanteilsgruppe, später hingegen in der vierten, und zwar von 1923 an mit steigender zahlenmäßiger Bedeutung, sodaß diese Kostenanteilsgruppe schließlich im Jahre 1930 auch absolut die meisten privaten Trambahnunternehmungen umfaßte. Die städtischen Trambahnen endlich zählten in den Stichjahren 1920 und 1926 je hälftig zur Anteilsgruppe 4 und zur oberen Flügelgruppe, während in den Jahren 1915 und 1930 jener, 1923 aber dieser sowohl absolut wie relativ

die größere Anzahl Verkehrsanstalten der fraglichen Kategorie zuzurechnen war. Nur unmittelbar vor dem Weltkrieg hatte sich die Sachlage derart gestaltet, daß für die mittlere Anteilsgruppe allein ebenso viele städtische Trambahnen in Betracht fielen wie für die beiden übergeordneten zusammen.

Nach den bisherigen Erörterungen über die Klassifikation der Bahnen nach der am Total der Betriebskosten prozentual ermittelten Höhe der Ausgaben erstens für Unterhalt und Erneuerung, zweitens zur Beschaffung der Betriebskraft und drittens für die Bahnbediensteten kann es keinesfalls überraschen, wenn abschließend *ein Vergleich der einander im Rang entsprechenden Anteilsgruppen hinsichtlich ihrer Besetzung in jedem der sechs Stichjahre* an Hand der *Tabelle 26c* mindestens recht naheliegt. Das Resultat dieser Gegenüberstellung kann kurz so formuliert werden, daß im großen und ganzen bei den Personalaufwendungen von Stichjahr zu Stichjahr immer diejenigen Anteilsgruppen verhältnismäßig stark bis sehr stark belegt zu sein pflegten, für welche bei einem der anderen zwei wichtigen Sammelposten auf der Ausgabenseite der Betriebsrechnung oder eventuell bei beiden zugleich in mehr oder weniger ausgeprägtem Maß das Gegenteil zutraf, und umgekehrt. Besonders deutlich tritt das vor und nach dem Jahre 1920 in den Kostenanteilsgruppen 1, 2, 4 und 5 zutage, und ganz speziell fällt in der die Betriebskraftkosten betreffenden Zusammenstellung die von 1920 an ungewöhnlich stark übergewichtige untere Flügelgruppe ins Auge, welcher die bloß ganz schwach oder gar nicht besetzten, sich auf die Unterhalts- und Erneuerungs-, sowie auf die Personalausgaben beziehenden entsprechenden Kostenanteilsgruppen zur Seite stehen. Im übrigen möge hier bloß auf eine in der fraglichen Tabelle deutlich zum Ausdruck gebrachte Tatsache nochmals ganz besonders hingewiesen sein, nämlich auf den Umstand, daß sich die dampfbetriebenen Bahnen in *einem* Punkt von den elektrischen grundsätzlich unterscheiden; er betrifft das ungewöhnlich sprunghafte Ansteigen der doch unter normalen Voraussetzungen schon relativ hohen Betriebskraftkosten von 1915 auf 1920 und deren beinahe ebenso rapides Sinken von 1920 auf 1923, bzw. 1926 bei den Transportanstalten mit Dampftraktion. Diese, für die die weiße Kohle als Betriebskraft benützenden Bahnen nicht charakteristischen Erscheinungen pflegten bei den dampfbetriebenen Unternehmungen oft von einer umgekehrten Bewegung der Personalausgaben begleitet zu sein; zum mindesten tritt von 1915 auf 1920 in keinem Fall zugleich eine fühlbare prozentuale Zunahme der Aufwendungen für die Bahnbediensteten und der Betriebs-

kraftkosten, sowie von 1920 auf 1923, bzw. 1926 nirgends gleichzeitig eine merkliche verhältnismäßige Reduktion jener zutage.

In *Ergänzung* der Darlegungen über das Verhältnis der Personalkosten zu den gesamten Betriebsausgaben orientiert vorerst die *Tabelle 27* — soweit möglich — über die *relative, d. h. am am Total der Betriebskosten gemessene Höhe der Aufwendungen an außerreglementarischen Grundbesoldungszuschüssen, bzw. an Teuerungszulagen.* Aus ihr geht namentlich hervor, daß die absoluten Gesamtbeträge der verabfolgten Teuerungszuschläge bis zum Jahre 1919, bzw. 1920 in der Regel ununterbrochen gewachsen und von da an bei denjenigen Transportanstalten, deren Zentralverwaltungsbehörden die außerreglementarischen Grundbesoldungszuschüsse über den fraglichen Zeitpunkt hinaus beibehalten haben, konstant gesunken sind. Die prozentualen Anteile des Totals der Teuerungszuschläge an den gesamten Betriebsaufwendungen weisen im allgemeinen die gleichen Entwicklungstendenzen auf wie die nominellen, insgesamt verabfolgten Beträge. Zu Beginn der Periode, während welcher die Bahnverwaltungen Grundbesoldungszuschüsse ausrichteten, hielten sich die Anteilsziffern allgemein auf sehr niedrigem Niveau, stiegen aber bis zum Schluß dieses Zeitraums, bzw. in der Regel bis 1919 oder 1920 mit der zunehmenden Verteuerung der Lebenshaltungskosten ununterbrochen von Jahr zu Jahr, ohne indes bei einem bestimmten, allgemeingültigen Maximum Halt zu machen. Es ist lediglich zu konstatieren, daß die Anteilsziffern selbst in vereinzelten, besonders günstigen Fällen 30 Prozent der gesamten Betriebsausgaben kaum überschritten haben, im übrigen aber oft erheblich darunter geblieben sind. Werden die auf die Teuerungszulagen Bezug nehmenden Anteilsziffern mit den entsprechenden, die reinen Personalausgaben betreffenden prozentualen Angaben verglichen, so ist ziemlich leicht zu beobachten, wie jene Daten in der Mehrzahl sämtlicher in der Tabelle 27 aufgeführten Fälle von einem gewissen, nicht überall gleichen, frühestens ins Jahre 1918 und spätestens ins Jahr 1920 fallenden Zeitpunkt an mehr als die Hälfte dieser Beträge ausgemacht haben, d. h. daß das Total der Teuerungszuschläge von da an höher gewesen sei als die übrigen nominellen Ausgaben für das Personal, vor allem natürlich als das Total der Grundgehälter und -löhne. Es ist immerhin darauf hinzuweisen, daß sich das Verhältnis zwischen den beiden verschiedenen Anteilsziffern bei ein und demselben Unternehmen in Wirklichkeit nirgends und nie so günstig gestaltet hat, wie es in der Tabelle 27 zum Ausdruck gelangt, da die Aufwendungen für die Mehrzahl der Funktionäre des Bahn- und Rollmaterialunter-

halts bekanntlich nicht erfaßbar und die sich auf die reinen Personalkosten beziehenden prozentualen Anteilsziffern darum tatsächlich zu niedrig sind.

Die *Tabelle 28* veranschaulicht sodann — ebenfalls ergänzungsweise — die *Ausgaben zugunsten der Bediensteten der allgemeinen Verwaltung überhaupt und der Zentralverwaltungsbehörden im besonderen.* Ohne Zitierung von Einzelheiten läßt sich in aller Kürze konstatieren, daß weder die Aufwendungen für das Personal, noch diejenigen für die eigentlichen Organe der Zentralverwaltung je bei irgendeinem Bahnunternehmen eine wichtige Rolle gespielt haben und darum die Betriebsresultate auch nicht in maßgebender Weise zu beeinflussen vermochten. Insbesondere nehmen die einer sogenannten *Betriebsgemeinschaft* angehörenden, d. h. einen gemeinsamen Zentralverwaltungsapparat besitzenden Transportanstalten in dieser Hinsicht keine ausgesprochene Vorzugsstellung ein, weshalb der namentlich in den Weltkriegs- und ersten Nachkriegsjahren gegenüber den Zentralverwaltungsbehörden verschiedener Verkehrsunternehmungen erhobene Vorwurf, die finanzielle Lage dieser Bahnen könnte durch eine Reorganisation, bzw. Vereinfachung der allgemeinen Verwaltung günstiger gestaltet werden, an und für sich nicht als haltbar erscheint.

Bevor nun das Verhältnis der gesamten reinen Personalaufwendungen zu den einzelnen, für die Ertragsrechnung typischen Posten untersucht wird, ist es nötig, zunächst den *Betriebsüberschuß* als denjenigen Rechnungsposten, welcher in der Regel den Grundstock der Gewinn- und Verlustrechnung darstellt, bzw. ausmachen sollte, an den Betriebseinnahmen einerseits und an den Netto-Gesamteinkünften, bzw. -Gesamtaufwendungen der Ertragsrechnungen anderseits zu messen. Als Differenzbetrag zwischen den Betriebseinnahmen und den Betriebskosten verwandelt sich der (Einnahmen-)Ueberschuß in einen Verlust — mit negativem Vorzeichen —, sobald diese jene übersteigen. In relativer Darstellung ist er das Komplement, d. h. die Ergänzung zum Betriebskoeffizienten bis auf 100,0, bzw., falls dieser mehr als soviel beträgt, von 100,0 an.

In der *Doppeltabelle 29* beschlägt

mit Bezug auf die Betriebseinnahmen

die Anteilsgruppe	1	Betriebsüberschüsse	bis und mit 9 %
„ „	2	„	von 10 % bis 19 %
„ „	3	„	„ 20 % „ 29 %
„ „	4	„	„ 30 % „ 39 %
„ „	5	„	„ mehr als 39 %

wobei in der unteren Flügelgruppe also die ungünstigsten, in der oberen hingegen die günstigsten Fälle figurieren, während es

sich bei der Klassifikation der Verkehrsanstalten nach der Höhe des Betriebskoeffizienten (S. 113) naturgemäß umgekehrt verhalten hat;

mit Bezug auf die Netto-Gesamteinkünfte, bzw. -Gesamtaufwendungen

die	Anteilsgruppe	1	Anteile	bis	und	mit	19 %	plus	oder	minus
„	„	2	„	von 20 %	bis		39 %	„	„	„
„	„	3	„	„ 40 %	„		59 %	„	„	„
„	„	4	„	„ 60 %	„		79 %	„	„	„
„	„	5	„	„ mehr	als		79 %	„	„	„

Der über die Höhe der mit den gesamten Betriebseinnahmen verglichenen Betriebsüberschüsse orientierende *erste Teil der Tabelle 29*, sowie die zugehörige *Zusammenstellung nach Stichjahren* erfordern keinerlei weitere Erörterungen, da sie genau das Komplement der sich mit dem Betriebskoeffizienten befassenden Tabelle 25, bzw. deren Zusammenstellung nach Stichjahren darstellen. Dagegen springt im *zweiten Teil der Tabelle 29* und in seiner *Zusammenstellung nach Stichjahren* die wesentlich anders als im ersten Teil geartete Klassifikation der Bahnunternehmungen alsbald deutlich in die Augen. Während nämlich die Bahnen in diesem Fall in sämtlichen sechs Stichjahren zum wenigsten auf drei Anteilsgruppen mehr oder minder gleichmäßig verurteilt auftreten, pflegten sie sich im Rahmen der Ertragsrechnung hinsichtlich der Höhe der Betriebsüberschüsse in der Hauptsache jederzeit auf die obere Flügelgruppe, und zwar — im Jahre 1920 allerdings ausgenommen — erwartungsgemäß fast ausschließlich auf die Kategorie der positiven, also greifbaren Betriebsüberschüsse zu konzentrieren, während die Zahl der den Anteilsgruppen 1—4 zuzurechnenden Bahnen im Vergleich zum Totalbestand der in den engeren Untersuchungskreis einbezogenen Transportanstalten keineswegs schwer ins Gewicht fällt. Besonders beachtenswert ist einmal die Erscheinung, daß mindestens die Hälfte — im Jahre 1920 war es immerhin bloß ungefähr ein Drittel — der Verkehrsanstalten positive Betriebsüberschüsse aufzuweisen pflegten, welche nicht nur im Minimum vier Fünftel der reinen Gesamteinkünfte ausmachten, sondern bei zirka einem Drittel, bzw. der Hälfte der in Frage kommenden Fälle überhaupt der einzige reale Einnahmeposten in der Gewinn- und Verlustrechnung gewesen sind, sowie der Umstand, daß die hauptsächlich im Jahre 1920, sonst indes bloß vereinzelt vorgekommenen Betriebsverluste von 80% und mehr der Gesamteinkünfte, bzw. der Gesamtaufwendungen vorwiegend solche sind, die darum besondere Erwähnung verdienen, weil sie die reinen Gesamteinkünfte um ein Vielfaches, in den extremen Fällen — so z. B. bei der Martigny-Châtelard-Bahn (Pos. 32/1915), der Saignelégier-Glovelier-Bahn (Pos. 10/1926), sowie bei

der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn (Pos. 7a/1920) — um den mehr als 30-, bzw. 40fachen Betrag, überstiegen und dadurch die Gewinn- und Verlustrechnung allein schon in ganz ungewöhnlich starkem Maß belastet haben. Es bleibt beizufügen, daß aus der Tabelle 29 keine unmittelbaren Zusammenhänge zwischen der Klassifikation der Transportanstalten nach der am Total der Betriebseinnahmen und der an den reinen Gesamteinkünften, bzw. Gesamtaufwendungen gemessenen Höhe der Betriebsüberschüsse hervorgehen.

§ 3: Personalkosten und Betriebssubventionen.

Infolge der nur bescheidenen Zahl der als Bezüger von *Betriebssubventionen* aufgetretenen Verkehrsunternehmungen ist es hier zweckmäßiger, in der Tabelle 30 die aus der Tabelle 8 herübergenommenen nominellen Beträge der Betriebssubventionen selbst, sowie zudem drei Arten von brauchbaren Verhältnisziffern anzuführen.

Die *Tabelle 30* zeigt in erster Linie, wie unterschiedlich die Betriebssubventionen schon an und für sich nicht bloß von Position zu Position, sondern gegebenenfalls auch bei ein und demselben Unternehmen im Zeitverlauf bemessen waren. Wenn die einzelnen Bahnen zwar von Stichjahr zu Stichjahr zum Teil häufig gewechselt haben, so kann doch festgestellt werden, daß ihre Zahl seit dem Weltkrieg ständig, meist sogar sehr erheblich größer — in den Jahren 1915, 1920 und 1926 fast doppelt so groß — gewesen ist als vorher, und insbesondere fällt auf, wie ungemein stark, nämlich beinahe vollzählig, die als Regieanstalten von öffentlich-rechtlichen Körperschaften betriebenen oder sich faktisch ganz in öffentlicher Hand befindenden Verkehrsunternehmungen zahlenmäßig in der erwähnten Uebersicht figurieren.

Werden die Betriebssubventionen mit den *reinen Gesamteinkünften* verglichen, so schwankt ihr Gewicht praktisch von der sozusagen völligen Bedeutungslosigkeit bis zur annähernden oder sogar vollkommenen Gleichwertigkeit mit dem Betrag der reinen Gesamteinkünfte; es kann nicht behauptet werden, daß eine bestimmte verhältnismäßige Höhe der Betriebsbeihilfen typisch sei, denn die Tabelle 30 beweist viel eher das Gegenteil.

Kein im Prinzip wesentlich anderes Bild resultiert, wenn die Höhe der Betriebszuschüsse an derjenigen der *Betriebsüberschüsse, bzw. -verluste* gemessen wird, nur mit dem Unterschied, daß der Spielraum, innert welchem sich die Relativzahlen von Fall zu Fall über oder unter dem Nullpunkt bewegen, erheblich weiter gezogen ist.

Dienen aber die *reinen Personalkosten* als Maßstab für die

relative Höhe der Betriebssubventionen, so ergeben sich indes nicht unbeachtliche Verschiebungen in deren Bedeutung von Position zu Position. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen (Pos. 1) war zwar damit keine Aenderung verknüpft, weil den Betriebssubventionen hier ebenfalls praktisch gar kein Gewicht zukommt. Im übrigen jedoch bewegen sich die Verhältniszahlen in sehr viel bescheidenerem Rahmen, welche Tatsache um so bemerkenswerter ist, als die Personalaufwendungen in den Betriebsrechnungen ja nicht für alle Bediensteten offen ausgewiesen zu werden pflegten, und die betreffenden Relativzahlen der Tabelle 30 deshalb in Wirklichkeit noch niedriger ausfallen müßten. Bei keinem einzigen Verkehrsunternehmen haben die Betriebszuschüsse auch nur die Höhe der reinen Ausgaben für die Bahnfunktionäre, geschweige denn diejenige der Gesamtpersonalkosten erreicht.

Obwohl die Tabelle 30 auf den ersten Blick Korrelationen zwischen den einander entsprechenden Werten ein und derselben Transportanstalt, sowie von Position zu Position vortäuscht, zeigt eine gewissenhafte Ueberlegung, daß *unmittelbare Zusammenhänge* zwischen den drei verschiedenen Arten von Verhältnisziffern in Wirklichkeit nicht bestehen können, da für die Höhe der Betriebsüberschüsse, bzw. der reinen Gesamteinkünfte außer den Personalaufwendungen selbst auch andere, teils bereits besprochene und teils erst noch zu erörternde Faktoren mit ausschlaggebend sind.

§ 4: Personalkosten und Zinsendienst.

Zum Zweck der planmäßigen Durchführung dieser Partialuntersuchung erscheint es zunächst als notwendig, die von Position zu Position im Zeitverlauf für *die Größe und die Entwicklung der Bruttozinsenlast* direkt maßgebenden Voraussetzungen kennen zu lernen.

Vorerst gibt *die Tabelle 6* Auskunft über *die Höhe und die Zusammensetzung des im Verlauf der Untersuchungsperiode in den einzelnen Transportanstalten investierten Kapitals.* Im wesentlichen legt sie vor allem dar, daß das *unverzinslich mitarbeitende Fremdkapital* gegenüber den bedingt oder unbedingt verzinslichen eigenen und fremden Mitteln im allgemeinen nur eine recht untergeordnete, wenn überhaupt eine Rolle gespielt hat. Immerhin pflegte ein gewisser, durch den ganzen Untersuchungszeitraum hindurch beinahe unverändert gebliebener „Stamm" von Verkehrsanstalten vorhanden zu sein, bei welchem das unverzinsliche Fremdkapital allerdings ein verhältnismäßig großes Gewicht besaß. Den *schwebenden Schulden* als einem Teil des verzinslichen Investitionskapitals kommt gewöhnlich eine relativ größere Be-

deutung zu als dem zinslos mitarbeitenden Kapital, wenn die Nominalbeträge zum Total aus Aktienkapital und festen Anleihen, bzw. zum Dotationskapital zwar in der Regel in keinem überragenden Verhältnis gestanden haben. Wie nicht anders zu erwarten, zeigt die Höhe der schwebenden Schulden bei den meisten Transportanstalten im Verlauf des Untersuchungszeitraums Aenderungen, doch ohne daß die Bewegungstendenzen bestimmte Regelmäßigkeiten aufwiesen. Immerhin kann im Jahre 1920 fast überall eine wesentlich höhere unfundierte Verschuldung der Verkehrsunternehmungen festgestellt werden als in den anderen Stichjahren, namentlich gegenüber 1913. Was insbesondere das starke Anwachsen der Zahl der Bahnen mit einer verhältnismäßig großen unfundierten Schuld von 1913 auf 1920 anbetrifft, so ist zu bemerken, daß es sich meist um — auffallenderweise zu einem sehr beträchtlichen Teil dampfbetriebenen — Verkehrsanstalten handelt, deren Betrieb durch die Wirkungen des Weltkrieges defizitär geworden war und welche die Fehlbeträge auf dem Wege kurzfristigen Kredits zu decken versuchen mußten, um diese Vorschüsse aus eventuellen späteren Erträgnissen des Betriebs zurückzuerstatten. Die eben erwähnte Ursache liegt jedoch nicht bei allen hier in Betracht kommenden Transportanstalten vor, so z. B. in den Jahren 1920 und 1923 bei der seit 1916 stets gut rentierenden Birseck-Bahn (Pos. 53), deren Verwaltungsorgane in der unmittelbaren Nachkriegszeit mit dem der anhaltenden Verkehrszunahme entsprechenden Ausbau ihrer Tramlinie beschäftigt waren und die dafür erforderlichen Geldmittel zunächst kurzfristig aufnahmen und sie erst nach erfolgter Vollendung der Bauobjekte in festes Anlagekapital umwandelten. Der Rückgang der Zahl der Bahnen mit relativ hoher kurzfristiger Verschuldung in den Nachkriegsjahren ist zwar in bestimmten Fällen auch auf diesen Vorgang zurückzuführen, jedoch aus anderen Motiven; er hängt nämlich zum Teil mit der erfolgten finanziellen Rekonstruktion notleidend gewordener Unternehmungen zusammen, während im übrigen die sukzessive Ablösung der kurzfristigen Verbindlichkeiten aus Betriebsmitteln daran die Schuld trägt. Neben den Transportanstalten mit relativ hohen unfundierten finanziellen Verpflichtungen hat es jedoch immer auch einige Bahnen gegeben, die überhaupt nur festes Anlagekapital besaßen, und zwar existierte in dieser Hinsicht ebenfalls ein während des ganzen Untersuchungszeitraums ziemlich unverändert gebliebener kleiner „Stamm" von Verkehrsunternehmungen. Werden die Verkehrsanstalten nach der Art und Weise, wie sich ihre Zentralverwaltungsbehörden das *feste Anlagekapital* beschafft haben, ausgeschieden, so ist zunächst zwischen den Regieanstalten, welche

mehrheitlich mit einem sogenannten Dotationskapital ausgestattet sind, sowie den wenigstens der Rechtsform nach privaten Bahnunternehmungen, deren festes Anlagekapital fast ausnahmslos durch die Begebung von Aktien und von Obligationen, bzw. hypothekarisch sichergestellten Anleihen aufgebracht zu werden pflegte, zu unterscheiden. Die einzige in den engeren Untersuchungskreis der vorliegenden Arbeit einbezogene Regieanstalt, die sich ihr Anlagekapital ausschließlich nur auf dem Anleihensweg beschafft hat, sind die Schweizerischen Bundesbahnen (Pos. 1), wobei indes berücksichtigt werden muß, daß der Begriff des Investitionskapitals in diesem Fall auch nicht vollständig mit der für die übrigen Transportanstalten maßgebenden entsprechenden Definition übereinstimmt, indem bei den SBB außer dem Schuldkapital die aufgelaufenen Betriebsverluste mit verstanden sind. Die Mehrzahl der Verkehrsunternehmungen gehört zur Kategorie der Privatbahnen. Als solche erscheinen allerdings gewisse Transportanstalten bloß deshalb, weil hier das feste Anlagekapital vermittels der Ausgabe von sich größtenteils in öffentlicher Hand befindenden Aktien und Obligationen aufgebracht worden war, obwohl sie also faktisch kantonale Regieanstalten sind; dabei ist vor allem an die Rhätische Bahn (Pos. 47), die unter der Bezeichnung „Lötschberg-Konzern" zusammengefaßte Gruppe kantonal-bernischer Dekretsbahnen (Pos. 2a—f) und die Bodensee-Toggenburg-Bahn (Pos. 3) gedacht.

Die Höhe des gesamten festen Anlagekapitals richtet sich in der Hauptsache natürlich nach den nicht nur von Unternehmen zu Unternehmen, sondern auch im Zeitverlauf öfters wechselnden bahnbau- und bahnbetriebstechnischen Erfordernissen; es darf darum nicht verwundern, wenn das — übrigens nicht mit dem Bestand des Baukontos zu verwechselnde — feste Anlagekapital von Fall zu Fall, pro Bahnkilometer ermittelt, recht verschiedene Durchschnittswerte aufweist, wobei überdies darauf zu achten ist, ob die Bahnen zu den sanierten gehören oder nicht.

Das Verhältnis des Betrages der festen Anleihen zu demjenigen des Gesellschafts-, bzw. Aktienkapitals im Rahmen des gesamten festen Anlagekapitals der sogenannten Privatbahnen charakterisiert sich nach Maßgabe der Tabelle 6 nicht nur durch räumliche Verschiedenheit, sondern auch bei ein und demselben Unternehmen durch beinahe ständige, mehr oder weniger große zeitliche Schwankungen. Wie schon im zweiten Teil der vorliegenden Arbeit (S. 29) angedeutet worden ist, kommt diesem Verhältnis für die Bestimmung der Höhe des Jahresendergebnisses aber in der Regel keine ausschlaggebende Bedeutung zu. Immer-

hin waren die Unternehmungen mit größerem Aktien- als Obligationen-, bzw. Anleihekapital ständig in der Mehrheit.

Was speziell sowohl den räumlichen wie den zeitlichen Bereich der *Sanierungsaktionen* anbelangt, so sind von den überhaupt in die vorliegende Arbeit einbezogenen Bahnen im Zeitraum 1914—1930 61 ein- und 2 sogar zweimal saniert worden; bei 2 weiteren Transportanstalten, d. h. bei der alten Uetliberg-Bahn und der früheren Furkabahn-Gesellschaft, hat die finanzielle Rekonstruktion in den Jahren 1921/1922, bzw. 1923/1924 von Grund auf stattgefunden, indem neue, zu diesem Zweck gegründete Gesellschaften die bestehenden Bahnanlagen und -einrichtungen käuflich übernahmen und den Bahnbetrieb auf neuer Basis weiterführten. Von diesen 65 Verkehrsanstalten figurieren aber nur 30, also nicht einmal ganz die Hälfte, in den Tabellen der vorliegenden Arbeit, eine Zahl, die immerhin groß genug ist, um die gehörige Beleuchtung der eventuellen gegenseitigen Beeinflussung der Besoldungs- und der Sanierungspolitik der fraglichen Bahnverwaltungen noch zuzulassen. Von Fall zu Fall wird es dabei allerdings nicht auf Einzelheiten der Sanierungstechnik, sondern ausschließlich darauf ankommen, ob und wie sich — als Folge der finanziellen Rekonstruktion der für eine solche in Betracht gefallenen Verkehrsunternehmungen — das Verhältnis zwischen den reinen Personalkosten und der (Brutto-)Zinsenlast verschoben hat. Damit ist indes keineswegs gesagt, die Zinsenlast habe die sinkende, bzw. steigende Tendenz oder die indifferente Haltung der fundierten Anleihen mitgemacht; denn einmal ist die gleichzeitige Veränderung des Betrages der schwebenden Schuld zu berücksichtigen und sodann auch dem Umstand Rechnung zu tragen, daß mit der Sanierung der fraglichen Verkehrsanstalten während einer Reihe darauffolgender Jahre sehr oft eine Erleichterung des Zinsendienstes in der Form der Einführung veränderlicher, d. h. vom Betriebs-, bzw. Jahresendergebnis abhängiger Zinssätze, verbunden zu werden pflegte. Speziell mit Bezug auf die an erster Stelle erwähnte Einschränkung ist zu konstatieren, daß die kurzfristigen finanziellen Verpflichtungen in den meisten Fällen zwar ganz erheblich vermindert worden sind, in vereinzelten aber immerhin eine andere Entwicklung genommen haben.

In der *Tabelle 7* wird erstens die minimale und die maximale, sowie die gewogene durchschnittliche *Höhe der Zinssätze* dargestellt, zu welchen die von den Bahnunternehmungen eingegangenen langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten unbedingt verzinslich gewesen sind, und zweitens das Ausmaß der allfälligen bedingten Verzinsung des Gesellschafts- oder Aktienkapitals veranschaulicht, wobei die sich auf die Verabfolgung von Dividenden

beziehenden Angaben indes aus Zweckmäßigkeitsgründen vorläufig übergangen werden. Es dürfte zwar nicht ganz zutreffend sein, die Anleihen mit vom Betriebsüberschuß abhängigem Zinsfuß zu den unbedingt verzinslichen zu rechnen, indem ihr Charakter, hauptsächlich mit Bezug auf die Verzinsung, weit eher demjenigen des Aktienkapitals ähnelt; immerhin lassen andere typische Merkmale doch wieder die Qualifikation als feste Anleihen als die richtigere erscheinen.

Was vorerst die Höhe der für jedes Verkehrsunternehmen im Zeitpunkt der Aufnahme der einzelnen Anleihen und während deren Laufzeit maßgebenden Zinssätze anbelangt, so ist in allen Stichjahren zwischen Bahnen mit zwei oder mehr, zu verschiedenem, sowie solchen mit nur einem, unter normalen Verhältnissen natürlich zu einheitlichem Zinsfuß verzinslichen Anleihen zu unterscheiden. Es fällt auf, daß die Transportanstalten mit differenziertem Zinssatz unmittelbar vor dem Weltkrieg offensichtlich stark in der Minderheit waren, daß ihre Zahl jedoch im Verlauf der Untersuchungsperiode — zum guten Teil wohl als Folge der Weltkriegs- und Krisenwirkungen — immer größer geworden ist, sodaß für das Jahr 1930 die Aufzählung der Bahnen mit einheitlichem Zinssatz weniger Raum beanspruchen würde als diejenige der ersten Gruppe. In diesem Zusammenhang erscheinen die städtischen Trambahnen vor den in die anderen vier Bahnkategorien eingeordneten Unternehmungen allgemein und vor den Schweizerischen Bundesbahnen (Pos. 1) insbesondere übrigens als insofern bevorzugt, als ihnen allen jederzeit für die Verzinsung des Dotationskapitals kein bestimmter Zinssatz vorgeschrieben war, sondern sich der an das Gemeinwesen abzuführende Zinsertrag nach besonderen Richtlinien, bzw. nach dem Betriebsergebnis richtete.

Wie hoch der einheitliche, bzw. eventuell minimale und maximale Zinsfuß im Einzelfall fixiert worden ist, hängt natürlich — wie bereits im zweiten Teil dieser Arbeit (S. 28) nebenbei konstatiert wurde — von der jeweiligen Lage auf dem Kapitalmarkt, sowie überdies selbstverständlich von den für jede Transportanstalt ausschlaggebenden wirtschaftlichen Verhältnissen ab. Es darf daher nicht verwundern, wenn die Tabelle 7 in dieser Hinsicht sowohl räumlich wie zeitlich nicht unerhebliche Unterschiede zum Ausdruck bringt.

Wenn hieran anschließend noch vom *wirklichen Zins, bzw. Zinsfuß* die Rede ist, so darf das Eigenschaftswort „wirklich" zwar wohl im Sinne von „gewogen jahresdurchschnittlich", aber nicht in demjenigen von „tatsächlich bezahlt" verstanden werden, denn diese Auffassung widerspräche einer Gesetzesbestimmung,

wonach u. a. die Passivzinsen auch dann alljährlich unter die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung zu setzen sind, wenn die Betriebseinnahmen zu ihrer Bestreitung nicht ausreichen[1]. Lediglich die Verkehrsanstalten mit variabel verzinslichen Anleihen bilden natürlich auch in dieser Hinsicht Ausnahmen. Die Inhaber welcher Anleihenskategorie anläßlich der Erfüllung des Zinsendienstes durch die Bahnverwaltungen eventuell zu kurz gekommen sind, interessiert indes im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht, sondern lediglich, ob und inwieweit der Betriebsüberschuß, sowie die reinen Gesamteinkünfte der Ertragsrechnung für die Bezahlung der Schuldzinsen genügt haben. Die Tabelle 7 zeigt, daß der wirkliche Zinssatz in fast allen denjenigen Fällen, in welchen es sich um Bahnen mit zu ein und demselben Zinsfuß verzinslichen Anleihen handelt, vom einheitlichen nicht abweicht; die Erklärung liegt in der oben erwähnten Bestimmung des Rechnungsgesetzes. Ausnahmen sind nur wenige vorgekommen. Anders verhält es sich natürlich, wenn ein Bahnunternehmen mehrere, verschieden verzinsliche feste Anleihen aufgenommen hat, indem hier der Charakter des wirklichen Zinssatzes als gewogener Mittelwert deutlich zum Ausdruck gelangt; es ist klar, daß daraus, ob sich der wirkliche Zinsfuß näher dem niedrigsten oder dem höchsten Zinssatz bewegt, darauf geschlossen werden kann, ob die Bahnverwaltungen überwiegend mit relativ billigem oder teuerem Anleihekapital arbeiten. Die Tabelle 7 verrät jedoch in dieser Beziehung sowohl zeitlich wie räumlich eine so große Uneinheitlichkeit, daß es unmöglich ist, etwas Allgemeingültiges über das Verhältnis des mittleren Zinsfußes zu den beiden extremen Werten festzustellen. Im besonderen seien hier einzig auch die bei den acht städtischen Trambahnen aus dem weiter oben (S. 129) schon angeführten Grund von Position zu Position auffallend weit auseinanderliegenden wirklichen Zinssätze hervorgehoben.

Das *Verhältnis zwischen den für die festen Anleihen und den für die unfundierten finanziellen Verpflichtungen geschuldeten Zinsbeträgen* zeigt selbstverständlich nicht bloß zufällig sowohl räumlich wie zeitlich ähnliche Aenderungen wie dasjenige zwischen den Beständen dieser beiden Fremdkapitalkategorien. Wenn zusammenfassend gesagt wird, die zur Verzinsung der schwebenden Schuld notwendigen Beträge hätten *in der Regel* lediglich einen kleinen Bruchteil des Totals der aufzubringenden Passivzinsen ausgemacht, so ist das nur zutreffend, wenn als Grenze, bis zu welcher die für kurzfristige Kredite zu bezahlenden Zinsen als

[1] Vgl. das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, vom 27. März 1896, Art. 10, Abs. 3.

gering taxiert sind, ungefähr 20 % — also ein relativ hoher Anteil — der auf das feste Anleihekapital entfallenden Verzinsung angenommen werden, aber selbst dann kaum für die Jahre 1920 und 1923, weil die Zahl der Ausnahmen in diesen zwei Zeitpunkten auch so noch die Hälfte, bzw. einen Drittel sämtlicher Fälle erreicht. Würde es somit viel zu weit führen, alle Transportanstalten mit einer höheren als 20prozentigen verhältnismäßigen Verzinsung der unfundierten Verschuldung einzeln zu zitieren, so bliebe von ihnen immer noch eine stattliche Anzahl, falls bloß diejenigen Verkehrsunternehmungen aufgezählt werden müßten, deren auf die schwebende Schuld Bezug nehmende Zinsenlast mehr als 50 % der von der Gläubigerschaft der fundierten Anleihen beanspruchten Passivzinsen beträgt. Ergänzend ist allerdings auch zu betonen, daß namentlich unmittelbar vor dem Weltkrieg und noch im Jahre 1915 die Verkehrsunternehmungen, welche für ihre unfundierte Schuld überhaupt keine Zinsen zu bezahlen hatten, desgleichen nicht selten gewesen sind.

Ganz ähnlich, d. h. insgesamt von mindestens ebenso vielen Ausnahmen durchbrochen, gestaltete sich in der Mehrzahl sämtlicher Fälle das *Verhältnis der Aktivzinsen zum Total der Passivzinsen*, kann doch hier nicht mit größerer Berechtigung vom Vorliegen einer bestimmten Gesetzmäßigkeit — nämlich der Regel, daß der Ertrag der Wertbestände und Guthaben eine ziemlich untergeordnete Rolle zu spielen und den Zinsendienst der Transportanstalten nur unmerklich in günstigem Sinne zu beeinflussen pflegte — gesprochen werden, wenn als kritische Grenze 20 % der totalen Brutto-Zinsenlast gelten würden; denn unter dieser Voraussetzung wäre die Zahl der Bahnunternehmungen mit höheren Aktivzinsen, also der Ausnahmefälle, immerhin, und zwar sogar in den Jahren 1920 und 1923, so groß, daß sie einen Drittel bis nahezu die Hälfte aller in der Tabelle 8 figurierenden Verkehrsanstalten umfassen müßte. Selbst wenn die kritische Grenze bis auf 50 % hinaufgerückt wird, befindet sich stets noch ein Sechstel bis ein Viertel der Positionen außerhalb dieser Limite. Erfährt sie eine weitere kleine Verschiebung nach oben, so scheinen dann allerdings diejenigen Transportanstalten bald gefunden, welche unter allen Umständen als ungewöhnliche Fälle anzusprechen sind; ihre Zahl schwankt von Stichjahr zu Stichjahr zwischen 9 und 12 individuell zwar ziemlich starkem Wechsel unterworfenen Bahnen und ist somit immer noch relativ beträchtlich. Von diesen Fällen sind ganz offensichtlich die Regionalbahn des Val-de-Ruz (Pos. 16), sowie namentlich die Rheintalische Straßenbahn (Pos. 56a) die merkwürdigsten, da ihr Zinsenkonto während des Untersuchungszeitraums neben den Zinsgutschriften gar keine oder zum

mindesten keine erhebliche Zinsbelastung aufgewiesen hat. Was die beiden Verkehrsanstalten aber deutlich voneinander unterscheidet, ist die Tatsache, daß die Aktivzinsen bei der VR ihrer minimen Höhe wegen die finanzielle Lage des Unternehmens nie in selbst lediglich bescheidenem Maße zu beeinflussen vermochten, was dagegen bei der Rh. St. aus dem im zweiten Teil der vorliegenden Arbeit (S. 26) schon angeführten Grund ganz entschieden zutraf. Wenn die finanzielle Lage der meisten Verkehrsanstalten, deren Zinsenkonto in einem oder mehreren Stichjahren einen Aktivsaldo gezeigt hat, in den fraglichen Zeitpunkten trotzdem ungünstig, bzw. geradezu ausgesprochen schlecht zu sein pflegte, so hat das seinen Grund in der überwiegend nur verhältnismäßig geringen Bedeutung dieser Aktivsaldi im Rahmen der Gewinn- und Verlustrechnung; denn selbst ein wesentlicher Ueberschuß des Ertrages der Wertbestände und Guthaben über die auch noch so bescheidenen Passivzinsen nützt einem Bahnunternehmen wenig oder nichts, sobald daneben relativ erhebliche gesetzliche Abschreibungen und Reservestellungen vorgenommen werden sollten oder andere Faktoren, z. B. Betriebsverluste, den Finanzhaushalt der Transportanstalten mehr oder weniger schwer belasten. In dieser Hinsicht ist u. a. der Fall der Regionalbahn des Val-de-Ruz (Pos. 16) besonders typisch. In solchem Sinne ist die im zweiten Teil der vorliegenden Arbeit (S. 25 f.) erfolgte Würdigung der Aktivzinsen zu verstehen.

Im ganzen gesehen hat der Ertrag der Wertbestände und Guthaben in ziemlich vielen Fällen zu einer Netto-Zinsenlast von merklich niedrigerem Betrag geführt als ihn die Brutto-Zinsenlast aufwies; Passivsaldi bildeten also immerhin beim Zinsenkonto doch stets bei weitem die Regel.

Das *Verhältnis zwischen der Netto-Zinsenlast*, d. h. zwischen dem nach Verrechnung der Aktiv- mit den Passivzinsen resultierenden Zinsensaldo, *und den reinen Gesamteinkünften* wird durch die *Tabelle 31* und die zugehörige *Zusammenstellung nach Stichjahren* veranschaulicht; dabei umfaßt

die	Anteilsgruppe	1	Saldi	bis	und	mit	19 %	plus	oder	minus
„	„	2	„	von	20 %	bis	39 %	„	„	„
„	„	3	„	„	40 %	„	59 %	„	„	„
„	„	4	„	„	60 %	„	79 %	„	„	„
„	„	5	„	„	mehr	als	79 %	„	„	„

Im großen und ganzen, d. h. wenn von den speziell gekennzeichneten Fällen abgesehen wird, verrät die Tabelle 31 augenscheinlich in allen sechs Stichjahren eine ziemlich gleichmäßige Besetzung sämtlicher Anteilsgruppen durch die Verkehrsanstalten. In Uebereinstimmung mit der bereits weiter oben festgestellten

Tatsache sind die Passivsaldi weitaus in der Mehrzahl. Die Zusammenstellung nach Stichjahren aber zeigt anderseits, daß die annähernd gleichmäßige Verteilung der Transportanstalten auf die Anteilsgruppen nur in den Jahren 1913, 1923 und 1926 zutrifft, während in den übrigen zwei Stichjahren 1915 und 1920 der oberen Flügelgruppe zuungunsten der drei Mittelgruppen und am Schluß der Untersuchungsperiode den Anteilsgruppen 1, bzw. 3 auf Kosten der beiden oberen Gruppen ein recht deutliches, wenn auch nicht absolutes, so doch relatives Uebergewicht eigen gewesen ist.

Unter den fünf Bahnkategorien figurieren die Vollbahnen mit einer besonders starken Besetzung der oberen Flügelgruppe in den Jahren 1915, 1920, 1926 und 1930, sowie die Gebirgsbahnen in den Jahren 1915 und 1920, während sich die privat betriebenen Trambahnen in den Jahren 1913 und 1930 hauptsächlich auf die untere Flügelgruppe und im Jahre 1926 auf die Anteilsgruppe 2, sowie die städtischen Trambahnen in den Jahren 1923 und 1930 vor allem auf die Anteilsgruppe 3 konzentrierten. In der Tabelle 31 gelangen diese Tatsachen sogar noch bildhafter zum Ausdruck, weil die zitierten Anteilsgruppen durch die betreffenden Bahnkategorien auch in den übrigen Stichjahren kaum völlig vernachlässigt worden sind; eine Ausnahme machen hierin lediglich die Gebirgsbahnen im Jahre 1930 und die städtischen Trambahnen im Jahre 1920.

Besondere Beachtung — auch anläßlich des Vergleichs der gesetzlichen Abschreibungen und der Rücklagen mit den reinen Personalkosten — verdient der Umstand, daß die Daten bei einer Reihe ganz bestimmter, in der Tabelle 31 entsprechend hervorgehobener Bahnen mangels reiner Gesamteinkünfte in gewissen Stichjahren ausnahmsweise auf die *Netto-Gesamtaufwendungen* Bezug nehmen; es handelt sich um folgende Verkehrsanstalten und Jahre:

Position	*Bahnen* (Initialen)	*Jahre*	*Position*	*Bahnen* (Initialen)	*Jahre*
2b	BN	1920	11	RPB	1920
2d	EZB	1920	28	FW	1920
5	SMB	1920	40a	WAB	1915
7a	RSHB	1913			1913
7b	HEB	1920	56b	AG	1915
9	Sense-TB	1923	*Ferner:*		1923
10	RSG	1920	12	RVT	1936

Nicht weniger wichtig ist die Feststellung, *bei welchen Verkehrsunternehmungen, wann und um wieviel die Netto-Zinsenlast die reinen Gesamteinkünfte eventuell überstiegen* hat. Die betref-

fenden Fälle sind in der Tabelle 31, obere Flügelgruppe, nicht besonders bezeichnet, welche Unterlassung durch eine spezielle, einen Auszug aus der Tabelle 8 darstellende *Uebersicht* nachgeholt sei. Diese zeigt zunächst, daß die Zahl der in der Anteilsgruppe 5 enthaltenen höchsten Werte, im ganzen gesehen, keineswegs gering gewesen ist, sodann aber auch, daß die untere (0,0 % bei Pos. 63/TStG im Jahre 1926) und die obere (13140,0 % bei Pos. 32/MC im Jahre 1915) Grenze, innert welchen sich die die verhältnismäßige Höhe der Fehlbeträge angebenden Werte bewegten, unglaublich weit auseinandergelegen haben, sowie drittens, daß die Fälle mit zur Bestreitung der Netto-Zinsenlast unzureichenden reinen Gesamteinkünften in der Kriegs- und unmittelbaren Nachkriegszeit offenbar am häufigsten gewesen sind. Selbst wenn alle Werte über minus 400,0 %, durch welche das an den reinen Gesamteinkünften gemessene Defizit des Zinsendienstes also mit 300,0 % im Minimum ausgewiesen ist, außer Acht gelassen würden, bliebe in der Zusammenstellung immer noch eine recht ansehnliche Anzahl Fälle bestehen, deren Fehlbeträge sich mehr oder weniger weit unter der erwähnten Limite zu halten pflegten. Insbesondere geht aus der Uebersicht auch hervor, daß die Voll-, sowie namentlich die Gebirgsbahnen in den Jahren 1915 und 1920 von sämtlichen fünf Bahnkategorien relativ am häufigsten vertreten waren.

Nachdem die bisherigen Ausführungen bloß auf den *Zinsendienst an und für sich* Bezug genommen haben, gilt es nun *die aus diesem herrührenden Lasten den Personalkosten der entsprechenden Jahre gegenüberzuhalten* und mit ihnen zu vergleichen. Da indes einerseits der Ertrag der Wertbestände und Guthaben für die Bahnverwaltungen gewöhnlich keine von vornherein unbedingt sichere Einnahme bedeutet und anderseits mit der Brutto-Zinsenlast als mit einem unvermeidlichen Ausgabeposten gerechnet werden muß, so dürfte es viel zweckmäßiger sein, in diesem Zusammenhang nicht auf die Netto-, sondern auf die *Brutto-Zinsenlast* abzustellen. Auf Grund der vorangegangenen Erörterungen über das Verhältnis des Ertrages der Wertbestände und Guthaben zu den Passivzinsen (S. 131 f.) kann dann, ohne weitere Darlegungen, immer noch gefolgert werden, um wieviel günstiger der Vergleich zwischen dem Zinsendienst und den Personalkosten in Wirklichkeit ungefähr ausfallen würde.

Bei der gegebenen Zielsetzung erscheint es als das Nächstliegende, zuerst die *Entwicklung der Brutto-Zinsenlast und der Personalausgaben* im Verlauf des Untersuchungszeitraums zu verfolgen, welchem Zweck die *Tabelle 32* zu dienen hat. Für den

Inhalt dieser Uebersicht ist charakteristisch, daß die auf die reinen Aufwendungen zugunsten der Bediensteten Bezug nehmenden Vergleichszahlen in der Regel vom Stichjahr 1920 an einen mehr oder weniger höheren Stand als die die Brutto-Zinsenlast betreffenden aufzuweisen pflegten, während es sich im Jahre 1915 meistens umgekehrt verhalten hat.

Die *Differenzen* zwischen den sich auf die Brutto-Zinsenlast beziehenden und den die reinen Personalausgaben betreffenden Vergleichszahlen sind natürlich von Fall zu Fall sowohl absolut wie relativ recht verschieden.

Die Ursachen der Veränderungen im Verhältnis zwischen den beiden fraglichen Vergleichszahlenkategorien ergeben sich aus den bisherigen Ausführungen über die Entwicklung der Personalkosten und der Zinsenlast, sowie aus den zugehörigen Tabellen. Besonders interessant dürfte es aber sein, diese *Verschiebungen bei denjenigen Verkehrsanstalten* zu verfolgen, welche im Verlauf der Untersuchungsperiode *finanziell rekonstruiert* worden sind, also bei den schon anderweitig (S. 128) erwähnten Bahnen. Die sich damit befassende spezielle *Uebersicht* verrät indes alles andere als ein einheitliches Bild, denn wider Erwarten haben die Zinsenlasten — wenigstens vorübergehend — hier nicht überall an Gewicht verloren und die Aufwendungen für die Bahnfunktionäre an solchem gewonnen. Das stimmt zwar für etwas mehr als die Hälfte sämtlicher dreißig Fälle, im übrigen verhält es sich jedoch entweder direkt umgekehrt oder beide Vergleichszahlenreihen haben sich im kritischen Zeitabschnitt in demselben Sinn, d. h. auf-, bzw. abwärts, entwickelt.

Besonders fällt auf, daß die Differenzen in keinem einzigen von den 22 Fällen, in welchem sich Zinsenlasten und Personalaufwendungen im Anschluß an die vollzogene Sanierung in entgegengesetztem Sinne weiterentwickelten, bei jenen und diesen wertmäßig nicht allein nicht genau miteinander übereingestimmt haben, sondern zudem in ihrem Größenverhältnis keinerlei Regelmäßigkeiten zutage treten ließen. Im Gegenteil resultieren da und dort recht beträchtliche Unterschiede, eine allerdings auch sonst anzutreffende Erscheinung. Als in diesem Zusammenhang außerordentlich interessant erscheinen die beiden Fälle der Waldenburger-Bahn (Pos. 24) und der Frauenfeld-Wil-Bahn (Pos. 28). Eine so fühlbare finanzielle Mehrbeslastung der WB und der FW — in allerdings weit weniger ausgeprägtem Maße auch einer Anzahl weiterer Bahnen — aus der Zunahme der Zinsverpflichtungen infolge der Sanierung während kürzerer oder längerer Dauer erwachsen sein mag, so ist immerhin festzustellen, daß die reinen Personalausgaben deswegen in keinem der soeben angedeuteten

Fälle nicht allein nicht in wesentlichem Umfang zurückgegangen, sondern in einigen von ihnen sogar noch gestiegen sind. Werden die sich auf die Ordnung des Besoldungswesens bei den betreffenden Bahnen beziehenden Unterlagen, d. h. die Besoldungsreglemente, die Verwaltungsratsbeschlüsse über die Ausrichtung von Teuerungszulagen, die Sparerlasse usw., mit dieser Tatsache im Einzelfall verglichen, so führt das erst noch zum Beweis, daß zwischen ihrem Inhalt und der Bewegung der reinen Personalkosten, bzw. der Brutto-Zinsenlast nicht unbedingt ein direkter oder selbst nur indirekter Zusammenhang vorhanden gewesen zu sein braucht, und zwar darum nicht, weil die Entwicklung der Aufwendungen für die Bahnfunktionäre außer von den internen Vorschriften und Wegleitungen über das Besoldungswesen auch noch von externen Gesetzeserlassen über die Arbeitszeit der Bediensteten und den Veränderungen in den Verkehrsquantitäten, welche beide den Personalbestand beeinflussen, sowie gegebenenfalls von anderen Faktoren abhängt. Das ist übrigens eine Feststellung, die nicht allein auf die sanierten, sondern überhaupt auf alle Transportanstalten zutrifft und auch bereits anderweitig (u. a. auf S. 108), anläßlich der Erörterungen über die Entwicklung der Personalausgaben, angetönt worden ist. In den fraglichen Fällen kann demnach nicht davon die Rede sein, die Ordnung des Besoldungswesens sei durch den Erfolg der Sanierungsaktionen bedingt gewesen. Anderseits steht indes auf Grund dokumentarischer Belege unzweifelhaft fest, daß die Besoldungsfrage z. B. bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS (Pos. 2a/1922), der Südost-Bahn (Pos. 13/1920), sowie überdies bei der Rechtsufrigen Thunersee-Bahn (Pos. 20/1916) und der Stansstad-Engelberg-Bahn (Pos. 41/1924) mit der gleichzeitig schwebenden Sanierung verquickt worden war. Bei aller anzuerkennenden Würdigung der finanziellen Zwangslage, in welche die Mehrzahl der schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten namentlich seit den Weltkriegsjahren hineingeraten sind, sowie der Notwendigkeit ihrer Beseitigung hat es immerhin im Hinblick auf den landläufigen Rechtsbegriff zumindest etwas Bedenkliches, wenn die Zentralverwaltungsbehörden sowohl der notleidend gewordenen Bahnen überhaupt als auch der zu sanierenden Verkehrsanstalten insbesondere das Bahnpersonal mit dem Hinweis darauf, daß die Passivzinsen sonst nicht bezahlt werden könnten oder daß der Verlauf der Sanierungsverhandlungen vom Verhalten der Funktionäre in gleichzeitig in Diskussion stehenden Besoldungsfragen abhänge, allerdings nicht überall mit demselben Erfolg zur partiellen Opferung des Diensteinkommens veranlaßten. Denn für die Art und Weise der Finanzierung der Unternehmungen ist deren Personal

ebensowenig verantwortlich wie für die Verkehrsschwankungen und darf daher von Rechts wegen für die den Bahnverwaltungen hieraus eventuell erwachsenden ungünstigen finanziellen Folgen nicht faktisch haftbar gemacht werden. Deshalb sind alle Gehalts- und Lohnreduktionen, soweit die Zentralverwaltungsbehörden sie dergestalt zu begründen pflegten und noch begründen, verwerflich.

Da sich, wie die Tabelle 32 ebenfalls zeigt, die *Brutto-Zinsenlast* im Verlauf der Untersuchungsperiode von Position zu Position *ziemlich unterschiedlich entwickelt* hat, so dürfte es nicht uninteressant sein, ergänzend zu konstatieren, *einen wie bedeutenden prozentualen Anteil an den Einkünften aus dem Betrieb die Brutto-Zinsenlast ausgemacht* hat, und diesen Ergebnissen die schon in der Tabelle 24, allerdings weniger detailliert und mit leicht verschobener gegenseitiger Abgrenzung der Anteilsgruppen, dargestellten prozentualen Anteile der reinen Personalkosten an den Betriebseinnahmen gegenüberzuhalten. In der dafür aufgemachten *Tabelle 33* und der zugehörigen *Zusammenstellung nach Stichjahren* beschlägt

die Anteilsgruppe	1	Ausgabenanteile	bis und mit 9 %
„ „	2	„	von 10 % bis 19 %
„ „	3	„	„ 20 % „ 29 %
„ „	4	„	„ 30 % „ 39 %
„ „	5	„	„ mehr als 39 %

Was zunächst das Verhalten der einzelnen Transportanstalten hinsichtlich der *Brutto-Zinsenlast* anbetrifft, so lassen sich im Verlauf der Untersuchungsperiode in der weit überwiegenden Zahl aller Fälle verhältnismäßig mehr oder minder bedeutende Schwankungen der Höhe der fraglichen Anteile am Total der Betriebseinnahmen konstatieren. Nur bei wenigen Bahnunternehmungen sind sie in so eng gezogenem Rahmen geblieben, daß die betreffenden Verkehrsanstalten stets oder doch fast durchwegs ein und derselben Anteilsgruppe — beachtlicherweise beinahe immer entweder der unteren Flügelgruppe oder der Anteilsgruppe 2 — angehören konnten. Die reinen *Personalaufwendungen* dagegen haben sich, in diametralem Gegensatz dazu, sozusagen ausschließlich im Rahmen der beiden oberen Anteilsgruppen gehalten. Diese am gemeinsamen Maßstab der Betriebseinkünfte so unzweideutig ins Auge fallende Bedingtheit des einen der beiden Faktoren durch den anderen kann indes faktisch lediglich in dem Sinne verstanden werden, *daß sich die Anteile der Ausgaben zugunsten der Bahnfunktionäre nach denjenigen der Aufwendungen zur Erfüllung des Zinsendienstes zu richten hatten,* und zwar darum, weil anläßlich der Gründung eines Bahnunternehmens die irgendwie geartete Verschuldung und die gewöhnlich daraus ent-

stehenden Zinsverpflichtungen das Primäre, die Anstellung des Personals und die damit verbundenen Gehalts- und Lohnzahlungen usw. dagegen das Sekundäre sind, sowie auch deswegen, weil spätere Veränderungen im Bestand der finanziellen Verbindlichkeiten der Transportanstalten wenigstens nicht unmittelbar durch die Aufwendungen für die Bahnfunktionäre verursacht zu werden pflegten.

Die zur Tabelle 33 gehörenden zwei Zusammenstellungen nach Stichjahren bestätigen durchaus die soeben festgestellte Tatsache. Die sich mit der *Brutto-Zinsenlast* befassende Uebersicht ist namentlich durch die im Verlauf des Untersuchungszeitraums trotz zweier ziemlich geringfügiger Rückschläge in den Jahren 1915 und 1923 faktisch andauernd wachsende Bedeutung der unteren Flügelgruppe charakterisiert, deren Besetzung unmittelbar vor dem Weltkrieg zwar allein schon einen Drittel sämtlicher Fälle ausmachte, aber bis ans Ende des Untersuchungszeitraums deren halben Bestand nicht unerheblich überschritten hat, wobei die Gewichtszunahme in erster Linie auf Kosten der beiden oberen Anteilsgruppen ging, während die Mittelgruppe ihre Besetzung, im Jahre 1920 ausgenommen, im großen und ganzen immer zu wahren vermochte. Die Anteilsgruppen 1 und 2 haben zusammen jederzeit sowohl absolut wie relativ vorgeherrscht. Die obere Flügelgruppe hingegen ist im Jahre 1930 sogar überhaupt unbeansprucht geblieben, nachdem sie sich, namentlich infolge der vorübergehenden Ansammlung der meisten Transportanstalten der sonst auf alle in Frage kommenden Anteilsgruppen mehr oder weniger gleichmäßig verteilten Gebirgsbahnkategorie in ihr, im Jahre 1915 durch einen außergewöhnlich hohen, von ihr weder früher noch später jemals wieder erreichten Bestand ausgezeichnet hatte. Diese einmalige starke Häufung von Gebirgsbahnen in der oberen Flügelgruppe ist im wesentlichen nicht etwa die Folge vermehrter Zinsverpflichtungen, sondern sehr erheblich zurückgegangener Betriebseinnahmen und somit ein Zeugnis für die größere Konjunkturempfindlichkeit der der betreffenden Kategorie angehörenden Verkehrsunternehmungen. Unter den anderen vier Gruppen von Transportanstalten stechen besonders noch die städtischen Trambahnen hervor, welche — im Gegensatz zu den übrigen Bahnkategorien, die im Zeitverlauf, immerhin in unterschiedlicher Weise, sämtliche fünf Anteilsgruppen mit Beschlag zu belegen pflegten — stets lediglich die untere Flügelgruppe — d. h. in allererster Linie diese — und die Anteilsgruppe 2 beanspruchten.

Die die reinen *Personalausgaben* betreffendende Zusammenstellung zeigt umgekehrt eine ähnliche Besetzung der beiden oberen Anteilsgruppen, wie diese in der auf die Brutto-Zinsenlast

Bezug nehmenden Uebersicht bei den zwei unteren zum Ausdruck gelangt. Davon abweichend läßt sich im wesentlichen allerdings zunächst einmal konstatieren, daß nun die untere Flügelgruppe — im Jahre 1913 ausgenommen — überhaupt nicht beansprucht ist, sodann auch, daß die Gewichtszunahme der Anteilsgruppe 5 ihren stärksten Auftrieb bereits im Jahre 1915 (und nicht erst nach dem Weltkrieg) erhalten hat, sowie schließlich, daß die obere Flügelgruppe vom ersten vollen Weltkriegsjahr an allein schon genügend stark belegt war, um die übrigen Anteilsgruppen sowohl absolut wie relativ zu beherrschen. Von den fünf Bahnkategorien sind die Gebirgsbahnen im Jahre 1915 am Bestand der oberen Flügelgruppe zwar gleichfalls weitaus stärker beteiligt gewesen als unmittelbar vor dem Weltkrieg, ohne aber seit 1920 wieder mindestens ebensoviel an Bedeutung zu verlieren. Weder von den Voll- und den Ueberlandbahnen, noch von den privaten und den städtischen Trambahnen hat irgendein Unternehmen während der Untersuchungsperiode jemals am Bestand der Anteilsgruppen 1 und 2 teilgenommen; für die Mittelgruppe trifft das bei den Ueberlandbahnen seit 1920, bei den privaten Trambahnen in den Jahren 1913, 1915, 1926 und 1930, sowie bei den städtischen Trambahnen pro 1913 und pro 1930 desgleichen zu. Die an letzter Stelle genannte Bahnkategorie beschränkte sich in den Jahren 1915, 1920, 1923 und 1926 sogar überhaupt bloß auf die obere Flügelgruppe, welche übrigens auch am Anfang und am Ende des Untersuchungszeitraums die meisten von öffentlichrechtlichen Körperschaften betriebenen Straßenbahnunternehmungen umfaßt hat.

Sind bis dahin die Brutto-Zinsenlast und die reinen Personalkosten an den Einkünften aus dem Betrieb gemessen worden, so möge im folgenden ergänzungsweise noch kurz das Größenverhältnis der Zinsverpflichtungen zu den reinen Ausgaben für die Bahnbediensteten berührt, d. h. die *Entwicklung des sogenannten Zinskoeffizienten* umrissen werden; die *Tabelle 9a* gibt in anschaulicher Weise darüber Auskunft, wievielmal in jedem Stichjahr die Brutto-Zinsenlast höher als der entsprechende Betrag der reinen Personalkosten gewesen ist.

Die genannte Uebersicht zeigt, daß sowohl von Position zu Position wie auch im Zeitverlauf bei ein und demselben Unternehmen sehr unterschiedliche Werte festzustellen sind. Von den mit „0,0" angegebenen, aber bei den Verkehrsanstalten ohne Zinsverpflichtungen in den betreffenden Jahren eigentlich mit dem Zeichen für „unendlich klein" zu versehenden Daten bis zum Wert von „1,0" hinauf sind so ziemlich alle Größenverhältnisse vertreten, was besagen will, die Brutto-Zinsenlast sei immerhin in

diesen, die weit überwiegende Mehrzahl bildenden Fällen mehr oder weniger unter dem Betrag der reinen Personalaufwendungen zurückgeblieben. Eine Anzahl Bahnunternehmungen, worunter beachtlicherweise die Gebirgsbahnen einen — zwar nur kleinen — Vorsprung innehaben, hat allerdings in bestimmten Stichjahren, bzw. während der ganzen Untersuchungsperiode Zinskoeffizienten aufgewiesen, welche — zum Teil sogar beträchtlich — höher gewesen sind. — Die veranschaulichten Zinskoeffizienten weisen von Position zu Position im Verlauf des Untersuchungszeitraums nicht nur — wie oben bereits hervorgehoben — recht unterschiedliche Werte auf, sondern es sind auch keine Gesetzmäßigkeiten in der Entwicklung der Zahlenreihen ersichtlich. Was speziell die im Verlauf der Untersuchungsperiode einer finanziellen Rekonstruktion unterzogenen Verkehrsunternehmungen (S. 128) anbetrifft, so ist es interessant, bei der weit überwiegenden Mehrzahl der fraglichen Transportanstalten vom Zeitpunkt der Sanierung an für kürzere oder längere Dauer erwartungsgemäß eine relativ deutliche Ermäßigung des Zinskoeffizienten konstatieren zu können, was eben der ja meist mit der finanziellen Rekonstruktion verbundenen, bzw. bezweckten vorübergehenden Erleichterung des Zinsendienstes entspricht.

Keineswegs weniger interessant als die Gegenüberstellung der Zinsverpflichtungen und der reinen Personalkosten mit den Betriebseinnahmen ist der *Vergleich der Brutto-Zinsenlast, bzw. der reinen Personalausgaben mit dem Betriebsüberschuß*, indem dabei einerseits zutage tritt, ob und inwieweit der Betriebsertrag zur Erfüllung des Zinsendienstes ausgereicht hat, sowie anderseits, in welchem Verhältnis die in den Betriebsrechnungen offen ausgewiesenen Aufwendungen zugunsten der Bahnbediensteten zu jenem gestanden haben. Beides wird durch die *Tabelle 34* in relativer Darstellung, an Hand der Tabelle 8, veranschaulicht — wobei dasselbe aus Zweckmäßigkeitsgründen auch gerade noch mit den gesetzlich vorgeschriebenen Tilgungen und Abschreibungen, sowie mit den Einlagen in die Spezialfonds geschieht, ohne daß aber hierauf schon jetzt eingetreten wird.

Der durch die Tabelle 34 mit Bezug auf die reinen Personalausgaben und die Brutto-Zinsenlast zunächst allgemein vermittelte Eindruck ist bei beiden Kostenfaktoren wiederum — wie nach den bisherigen Darlegungen im Grunde genommen gar nicht anders erwartet werden kann — derjenige einer nicht nur zeitlich, sondern auch räumlich recht großen Uneinheitlichkeit. Für die Bildung des Urteils über die finanzielle Lage der einzelnen Verkehrsanstalten, soweit diese von der Höhe der Passivzinsen mitbestimmt wird, ist der Leitsatz maßgebend, daß ein Bahnunternehmen um so

günstiger dagestanden hat, je kleiner die betreffenden positiven, bzw. negativen Prozentualzahlen sind. Sofern diese im Falle des Vorliegens eines Betriebseinnahmenüberschusses den Wert 100,0 überstiegen haben, hat der reine Betriebsertrag zur Bezahlung der Passivzinsen nicht ausgereicht, während negative Ziffern neben dem bereits vorhandenen Betriebsausgabenüberschuß in vollem Umfang einem weiteren Verlust gleichkommen; allerdings darf nicht vergessen werden, daß in Wirklichkeit der Ertrag der Wertbestände und Guthaben meist solche Ausfälle mehr oder weniger weitgehend gemildert, wenn nicht gar wettgeschlagen oder in Gewinne umgewandelt hat. Sollen anderseits die sich auf die reinen Personalkosten beziehenden Werte richtig gewürdigt werden, so ist nicht außer Acht zu lassen, daß der zum Maßstab genommene Betriebsüberschuß resultiert, nachdem die zu messenden Ausgaben zugunsten der Bahnbediensteten schon aufgewendet worden sind; je niedriger daher die fraglichen positiven, bzw. negativen prozentualen Zahlen, desto besser für die Transportanstalten. Ein Vergleich dieser Werte mit den die Brutto-Zinsenlast betreffenden läßt auch leicht erkennen, um wieviel die reinen Personalkosten bei denjenigen Verkehrsunternehmungen, deren Betriebsüberschuß in einzelnen oder mehreren, wenn nicht in sämtlichen Stichjahren zur Erfüllung des Zinsendienstes nicht genügte, hätten reduziert werden müssen, und zum mindesten vermuten, inwieweit das möglich gewesen wäre.

Da die bis dahin bewährte Methode der Klassifikation der Bahnen, mit zugehöriger Zusammenstellung nach Stichjahren, in diesem Zusammenhang versagt, indem die in Frage kommenden Zahlenwerte insgesamt über einen viel zu ausgedehnten Raum verteilt sind, als daß sie auf solche Weise noch mit wirklichem Nutzen verarbeitet werden könnten, so geschieht die Auswertung am besten nur mit Hilfe der Tabelle 34 selbst.

Zunächst stellt sich heraus, daß die Zahl der Transportanstalten mit Betriebseinnahmenüberschüssen, welche zur Bezahlung der fälligen Schuldzinsen mehr als bloß knapp ausreichten, kurz vor dem Weltkrieg, d. h. im Jahre 1913, bei sämtlichen fünf Bahnkategorien relativ groß gewesen ist. Die reinen Personalaufwendungen anderseits haben — bei einem ungefähr doppelt so weiten Spielraum als er von den auf die Brutto-Zinsenlast Bezug nehmenden Verhältniszahlen beansprucht wurde — bereits in der unmittelbaren Vorkriegszeit relativ öfters einen Betrag ausgemacht, der — meist sehr wesentlich — höher war als derjenige des Betriebsüberschusses, was aber keineswegs besagen soll, es sei in den betreffenden Fällen für die Bahnfunktionäre zuviel aufgewendet worden. Immerhin fällt die verhältnismäßige Häufigkeit der Ver-

kehrsanstalten, deren Zahlenwerte auf die umgekehrte Größenrelation zwischen den Personalaufwendungen und dem Netto-Betriebsertrag, bzw. -verlust schließen lassen, in der Gebirgsbahnkategorie nicht weniger auf.

Das *Jahr 1915* ist bereits durch ein merkliches Zusammenschrumpfen einerseits der Zahl der Verkehrsunternehmungen mit zur Erfüllung des Zinsendienstes ausreichendem Betriebseinnahmenüberschuß und anderseits derjenigen der Transportanstalten, deren reine Personalausgaben unter dem Betrag des Netto-Betriebsertrages zurückgeblieben sind, charakterisiert, wobei diese Veränderungen, welche — wohl nicht zufällig — am ausgesprochensten bei den Gebirgsbahnen zutage treten, fast ausschließlich nicht etwa durch das Ansteigen der reinen Personalaufwendungen, sondern vielmehr durch die Reduktion der Betriebseinnahmenüberschüsse, wenn nicht sogar durch deren Umwandlung in Betriebsausgabenüberschüsse — als Kriegswirkung — verursacht sind.

Die sich auf das *Jahr 1920* beziehenden Daten zeigen, im ganzen gesehen, dasselbe Bild wie diejenigen des kriegszeitlichen Stichjahres, aber in verschärfter Auflage. Die Gründe dafür liegen jedoch zur Hauptsache nicht mehr in den Folgen des Weltkrieges, sondern hier werden bereits die Auswirkungen der ersten Nachkriegskrise widergespiegelt, was namentlich die relativ stark angewachsene Zahl der Bahnen, deren Betriebsrechnungen pro 1920 mit einem mehr oder minder bedeutenden Verlust abgeschlossen haben, als gewiß annehmen läßt.

Nicht nur das *Jahr 1923*, sondern auch die *Jahre 1926 und 1930* sind durch Betriebs-, bzw. Betriebseinnahmenüberschüsse gekennzeichnet, welche beinahe überall so hoch ausgefallen sind, daß sie zur Erfüllung der Zinsverpflichtungen meistens wieder mehr als lediglich knapp ausreichten; allerdings haben bei den finanziell rekonstruierten Transportanstalten außer der sich — 1926 — bereits langsam erholenden Wirtschaftskonjunktur auch die vorübergehenden Erleichterungen im Zinsendienst das Ihrige dazu beigetragen. Anderseits ist das Durchschnittsniveau der auf das Verhältnis der reinen Personalkosten zum Betriebsüberschuß Bezug nehmenden Zahlenwerte im großen und ganzen zwar auch erheblich gesunken, aber gewöhnlich doch nicht mehr bis auf den unmittelbar vorkriegszeitlichen Stand und insbesondere nicht mehr bis unter den Betrag des Netto-Betriebsertrages zurück, indem hier die dreistelligen Verhältniszahlen vom Jahre 1915 an die Regel geblieben sind.

Was die Deckung der infolge der zur Erfüllung der Zinsverpflichtungen ungenügenden Betriebseinnahmenüberschüsse ent-

standenen Defizite durch eine eventuelle Reduktion der Aufwendungen für die Bahnfunktionäre anbelangt, so erweist sie sich in sämtlichen Stichjahren fast durchwegs als unmöglich, weil die reinen Personalausgaben offensichtlich meist viel zu stark hätten zurückgeschraubt werden müssen.

§ 5: Personalkosten und gesetzliche Tilgungen, bzw. Abschreibungen.

Der Charakterisierung der gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen im zweiten Teil der vorliegenden Arbeit (S. 30) zufolge, welche das Vorkommen eines entsprechenden Postens in der Ertragsrechnung als durch eine im allgemeinen ziemlich unregelmäßig, wenn nicht gar nur vereinzelt oder zufällig auftretende Voraussetzung, nämlich durch den Untergang von Werten oder Anlagen der Verkehrsunternehmungen bedingt erscheinen läßt, kann nicht wohl von einer *Entwicklung* derartiger, übrigens ein ausschließliches Belastungskonto darstellenden, d. h. durch keinen aktiven Gegenposten effektiv reduzierbaren Aufwendungen die Rede sein. Das in dieser Hinsicht nicht nur von der *Tabelle 8*, sondern zudem von der Tabelle 34 gebotene Bild entspricht denn auch durchaus den Erwartungen, indem es sowohl zeitlich wie räumlich dasjenige größter Regellosigkeit ist. Was besonders auffällt, sind in den Fällen, in welchen das Sanierungs- mit einem Stichjahr übereinstimmt, die anläßlich der finanziellen Rekonstruktion eines Bahnunternehmens natürlicherweise meist wenigstens nominell relativ extra hohen Abschreibungen — eine immerhin gewöhnlich auch bei den nicht in einem Stichjahr sanierten oder zuweilen sogar bei für eine Sanierung überhaupt nicht in Frage kommenden Transportanstalten zutage getretene Erscheinung. Zur dauernden, bzw. sich periodisch wiederholenden Maßnahme pflegten die gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen allerdings dann zu werden, wenn die eingetretenen außerordentlichen Verluste als nur fiktive Vermögensteile darstellender Posten unter dem Titel „zu tilgende Verwendungen" vorübergehend auf die Aktivseite der Bilanz gesetzt und in den darauffolgenden Jahren nach und nach zum Verschwinden gebracht wurden; wie je die letzte Zahlenrubrik auf den einzelnen Jahresblättern der Tabelle 8 dartut, war diese Voraussetzung tatsächlich öfters und in zumindest nominell unterschiedlichem Ausmaß, namentlich ganz besonders häufig in den Jahren 1913 und 1915, gegeben.

Im Rahmen der Ertragsrechnung haben die hier in Betracht fallenden außerordentlichen gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen — an den reinen Gesamteinkünften gemessen — keine überragende Rolle gespielt. Die *Tabelle 35* und ihre *Zusammen-*

stellung nach Stichjahren veranschaulichen das wenigstens mit aller Deutlichkeit; dabei umfaßt

die Anteilsgruppe	1	Kostenanteile	bis und mit 19 %
„ „	2	„	von 20 % „ 39 %
„ „	3	„	„ 40 % „ 59 %
„ „	4	„	„ 60 % „ 79 %
„ „	5	„	„ mehr als 79 %

Sowohl wenn die Anteilsgruppen wie auch wenn die Stichjahre als Kriterium dienen, liegt das Schwergewicht sämtlicher Fälle nicht allein im Verhältnis zur Gesamtzahl der überhaupt einbezogenen Bahnen, sondern auch absolut in allen Stichjahren ausgesprochen bei der unteren Flügelgruppe; die Kostenanteile sind demnach mehrheitlich stets mehr oder weniger weit unter 20 % geblieben. Den höchsten Gesamtbestand weist die Anteilsgruppe 1 im Jahre 1920 auf, in welchem ihr nahezu 9 Zehntel der Bahnen angehörten, während es zu Beginn und am Ende der Untersuchungsperiode bloß ungefähr 70 % waren. Besonders auffallend ist in allen sechs Stichjahren die außergewöhnlich hohe Zahl derjenigen Verkehrsunternehmungen, deren Zentralverwaltungsbehörden überhaupt keine gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen vorgenommen haben, bzw. keine solchen vorzunehmen brauchten; kurz nach dem Weltkrieg entfielen beinahe 4 Fünftel des Totalbestandes der unteren Flügelgruppe auf derartige Transportanstalten, während vor einem schnellen Auf-, bzw. nach einem ebenso rapiden Abstieg in den Jahren 1913 und 1930 zwar nur mehr nicht ganz die Hälfte, aber auch so immerhin noch ein sehr beträchtlicher Anteil dafür in Frage kam. In der Zusammenstellung nach Stichjahren figurieren die betreffenden Daten in der Anteilsgruppe 1 eingeklammert mit; die unmittelbar davor verzeichneten Zahlen schließen sie in sich ein. Neben der unteren Flügelgruppe besitzt bloß noch die Anteilsgruppe 2 einige Bedeutung, und zwar in allen Stichjahren, 1920 ausgenommen; ihr Bestand hat im schlimmsten Falle — 1923 — einen Fünftel und selbst bestenfalls — d. h. im Jahre 1913 — nur einen Drittel desjenigen der unteren Flügelgruppe ausgemacht. Im übrigen bleibt speziell einzig noch beachtenswert, daß die obere Flügelgruppe in den Jahren 1913 und 1923 überhaupt nicht belegt gewesen ist, während sonst — insbesondere hinsichtlich der einzelnen Bahnkategorien — keinerlei Merkwürdigkeiten konstatiert werden können.

An Hand der Tabelle 35 darf keinesfalls darauf geschlossen werden, die vorgenommenen gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen seien genügend gewesen oder nicht. Dazu bedürfte es der ganz genauen Kenntnis der Betriebsverhältnisse und insbesondere der Vermögenslage jedes einzelnen Bahnunternehmens,

welche jedoch aus den in dieser Hinsicht ausschließlich zur Verfügung stehenden Geschäftsberichten allein nicht zu gewinnen ist. Dieser Möglichkeit scheint zwar eine Bestimmung des eidg. Rechnungsgesetzes für die Eisenbahnen zu widersprechen, wonach u. a. die vorgeschriebenen Abschreibungen und Amortisationen alljährlich unter die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung zu setzen sind, selbst wenn die Betriebseinnahmen zu deren Bestreitung nicht hinreichen[1]. Allein es bleibt zu bedenken, daß anderseits der Bundesrat (faktisch der Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, bzw. des Eidgenössischen Amtes für Verkehr) nach Einholung eines Amortisationsplanes endgültig darüber bestimmt, innert welcher Frist und in welchen Beträgen der Ersatz der keine realen Aktiven darstellenden und darum als „zu tilgende Verwendungen" vorübergehend in die Aktiven der Bilanz aufzunehmenden Posten durch Zuschüsse aus den jährlichen Betriebseinnahmen zu geschehen habe[2]; in dieser Vorschrift dürfte, wenigstens zum Teil, die Erklärung für die eventuell in Wirklichkeit trotzdem nicht hinlänglichen, bzw. zu gering gewordenen gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen zu suchen sein. Es ist nämlich recht gut denkbar und mehr als nur wahrscheinlich auch zutreffend, daß die dermaßen aufgestellten, an sich richtigen Tilgungspläne durch den Wandel der Verhältnisse (Weltkrieg, Automobilkonkurrenz) meist einfach überholt und zunichte gemacht worden sind, m. a. W., daß die erforderlichen Abschreibungen trotz Rechnungsgesetz mit der kommerziellen Entwertung der Eisenbahn-Transportunternehmungen nicht Schritt gehalten haben — eine Tatsache, an welcher das Bahnpersonal keine Schuld trägt. Die soeben erwähnten Gesetzesbestimmungen gelten übrigens auch — das sei hier schon betont — mit Bezug auf eventuelle rückständige Einlagen in den gesetzlich-reglementarischen Erneuerungsfonds.

Werden *die reinen Personalkosten, sowie die gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen am Betriebsüberschuß als an dem gemeinsamen Maßstab gemessen* und auf Grund der *Tabelle 34* miteinander konfrontiert, so resultieren zunächst ähnliche prinzipielle Feststellungen wie beim Vergleich der Personalausgaben mit der Brutto-Zinsenlast (S. 140 f.): Große Uneinheitlichkeit usw. Was das Verhältnis der Aufwendungen zugunsten der Bahnbediensteten zum Betriebsüberschuß von Position zu Position in den einzelnen Stichjahren anbetrifft, so erübrigt sich hier natürlich eine Wiederholung der darauf Bezug nehmenden, bereits

[1] Vgl. das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, vom 27. März 1896, Art. 10, Abs. 3.
[2] Vgl. dito, Art. 13, sowie Art. 14, Abs. 1 und 4.

anderweitig (S. 141 f.) erfolgten Erörterungen. Von den gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen hingegen ist zu konstatieren, daß sie für sich allein in sämtlichen Stichjahren zum Betriebsüberschuß wenn überhaupt in einem Verhältnis, dann meist in einem erträglicheren als die Brutto-Zinsenlast gestanden haben, in dem sie gegebenenfalls lediglich einen in der Regel relativ bescheidenen Prozentsatz des Betriebsertrags beanspruchten, bzw. wenigstens zum Teil mit einem solchen am Betriebsverlust partizipierten. Daß die gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen einen höheren Betrag als denjenigen des Betriebsertrags erforderten, ist — 1913 ausgenommen — in allen Stichjahren mehrfach vorgekommen, und zwar fast überall mit einem derartigen Defizit, daß eine zu dessen Deckung beschlossene wirksame Reduktion der Personalausgaben offensichtlich viel zu weit hätte getrieben werden müssen, um vor allem im Hinblick auf die Höhe der Lebenshaltungskosten noch statthaft sein zu können; die fragliche Erscheinung ist aber lange nicht ebensooft eingetreten wie bei der Brutto-Zinsenlast. War bereits das Verhältnis der Passivzinsen zum Betriebsüberschuß im großen und ganzen günstiger als dasjenige der Personalausgaben, so pflegte das fast allgemein in verstärktem Maß auch auf die gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen zuzutreffen; Ausnahmen sind recht selten vorgekommen.

§ 6: Personalkosten und Dotierung der Spezialfonds.

Wenn im folgenden von der Dotierung der zum Teil gesetzlich vorgeschriebenen Spezialfonds gesprochen wird, so ist dabei verstanden, daß zunächst bloß die aus dem Rohertrag des Bahnbetriebs zu äufnenden, demnach die unechten, über die Ausgabenseite der Gewinn- und Verlustrechnung dotierten und erst nachher — übrigens auf veränderter Basis — auch die eventuell anderweitig vorhandenen, d. h. die echten Reserven zur Diskussion stehen sollen. Die Aeufnung der Spezialfonds stellt für die Verkehrsanstalten allgemein kein ausschließliches Passivgeschäft dar, indem die „Dotierung" mit einem negativen Vorzeichen versehen werden und dann eine Verminderung der Reserven durch sich für die Bahnen als zusätzliche Einkünfte auswirkende Entnahmen aus den echten, bzw. unechten Fonds eintreten kann. Da derartige Zuschüsse jedoch mit den gleichzeitigen Einlagen verrechnet werden müssen, so erscheint es im Hinblick sowohl auf die echten wie vor allem auf die unechten Spezialfonds als zweckmäßiger, nicht von einer *Entwicklung* der Dotierung dieser Reserven, sondern — zwar erst abschließend — besser von einer solchen der nach den — praktisch meist lediglich buchmäßigen — Einlagen

und Entnahmen resultierenden *Bestände der einzelnen Spezialfonds*, bzw. Spezialfondskategorien zu reden.

Was mit Bezug auf die Dotierung der unechten Reserven in erster Linie das *Verhältnis der Einlagen zu den Entnahmen* anbetrifft, so geht aus der *Tabelle 8* in dieser Hinsicht — ohne daß zu solchem Zweck die Berechnung besonderer Vergleichsziffern notwendig wäre — sowohl von Stichjahr zu Stichjahr räumlich wie dementsprechend auch bei ein und demselben Unternehmen zeitlich eine im ganzen genommen offenbar recht bedeutende Differenzierung hervor; immerhin haben die negativen, d. h. die sich zu Lasten der Betriebsrechnung, aber zugunsten der Fonds auswirkenden Saldi zahlenmäßig jederzeit sehr stark überwogen.

Die *relative, an den reinen Gesamteinkünften der Ertragsrechnung gemessene Höhe der Dotierungssaldi* wird an Hand der Tabelle 8 in der *Tabelle 36* und der zugehörigen *Zusammenstellung nach Stichjahren* veranschaulicht, wobei beschlägt

die Anteilsgruppe	1	Anteile	bis und mit	19 %	plus	oder	minus
„ „	2	„	von 20 %	bis 39 %	„	„	„
„ „	3	„	„ 40 %	„ 59 %	„	„	„
„ „	4	„	„ 60 %	„ 79 %	„	„	„
„ „	5	„	„ mehr	als 79 %	„	„	„

Wie bei den außerordentlichen gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen liegt auch hier das Schwergewicht auf den beiden Anteilsgruppen 1 und 2, nur mit dem Unterschied, daß die untere Flügelgruppe keine absolute, sondern bloß eine relative Vormachtstellung einnimmt; in allen Anteilsgruppen überwiegen — wie oben bereits angedeutet — die negativen Saldi wenigstens verhältnismäßig. Werden lediglich diese in Betracht gezogen, so tritt in den Jahren 1915 und 1920, unter gleichmäßiger Verminderung der entsprechenden Bestände der Anteilsgruppen 1 und 2, allerdings eine merkliche Verschiebung einerseits zugunsten der Anteilsgruppen 3, 4 und 5 überhaupt, sowie anderseits hauptsächlich zugunsten des Bestandes an positiven Saldi in der unteren Flügelgruppe zutage. Später bietet sich schon wieder ein dem unmittelbar vorkriegszeitlichen nahekommendes, d. h. abweichend im wesentlichen immerhin ein leichtes Uebergewicht der negativen Besetzung der unteren Flügelgruppe über diejenige der Anteilsgruppe 2 in den Stichjahren 1923 und 1926, sowie einen mehr als doppelt so starken entsprechenden Bestand der Mittelgruppe 3 im Endjahr der Untersuchungsperiode aufweisendes Bild der Verteilung. Besonders beachtlich ist die Tatsache, daß es immer eine gewisse Anzahl Fälle gegeben hat, in denen weder Einlagen in die, noch Entnahmen aus den Spezialfonds stattgefunden haben.

bzw. in welchen sich beide gegenseitig die Wage gehalten haben; ihre Zahl war in den Jahren 1926 und 1930 am kleinsten, in den Jahren 1913 und — bezeichnenderweise — 1920 am größten, ohne indes selbst unmittelbar nach dem Weltkrieg eine hervorragende Bedeutung zu erlangen. — Von den einzelnen Bahnkategorien läßt sich auch mit Bezug auf die Dotierung der gesetzlich-statutarisch-reglementarischen Spezialfonds nichts Besonderes konstatieren, es sei denn der Umstand, daß bei den privaten Trambahnunternehmungen im Jahre 1920 vorübergehend eine Verlagerung des Schwergewichts der positiven und der negativen Dotierungssaldi zusammengenommen von den Anteilsgruppen 1 und 2 auf die übergeordneten stattgefunden hat.

Die *Tabelle 34* orientiert darüber, *einen wie großen Anteil des Betriebsertrags, bzw. -verlusts die gesetzes-, statuten- oder reglementsgemäß erfolgten (Brutto-)Einlagen in die Spezialfonds beansprucht* haben und hält diesen Daten die entsprechenden Angaben in erster Linie für die Personalausgaben, aber auch für die (Brutto-)Zinsenlast und die außerordentlichen gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen gegenüber. Die Untersuchung zeitigt vorerst wiederum grundsätzlich dieselben Ergebnisse wie früher (S. 140 f.), vor allem hinsichtlich der Höhe der die (Brutto-)Einlagen in die Spezialfonds betreffenden Relativzahlen im ganzen genommen ein recht buntes, regelloses Bild. Eine Wiederholung der auf das Verhältnis der Personalkosten zum Betriebsüberschuß Bezug nehmenden, sich schon andernorts (S. 141 f.) vorfindenden Darlegungen ist natürlich auch da überflüssig. Was hingegen die Brutto-Dotierung der unechten Reserven anbelangt, so fällt auf, daß sie — bei aller Differenziertheit der Daten von Fall zu Fall — im Gegensatz zu den außerordentlichen gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen gewöhnlich recht erhebliche Teile des Betriebsgewinns, bzw. -verlusts ausgemacht hat, ohne indes durchwegs höher als jene zu sein, während sie anderseits immerhin in manchen Fällen sogar die Brutto-Zinsenlast überstieg. Nicht zufällig sind die (Brutto-)Einlagen in die unechten Spezialfonds anläßlich der finanziellen Rekonstruktion der für eine solche in Frage kommenden Transportanstalten in Beträgen vorgenommen worden, die — gleich wie die außerordentlichen gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen — in der Regel ein Mehrfaches des Betriebsüberschusses betrugen, wenn nicht, relativ ausgedrückt, ausnahmsweise eine geradezu phantastische Höhe erreichten, so z. B. bei der Solothurn-Münster-Bahn (Pos. 5/1926); diese Tatsache liegt zum kleineren Teil darin begründet, daß gewisse Bahnverwaltungen, mit aufsichtsbehördlicher Erlaubnis, die Aeufnung des Erneuerungsfonds auch buchmäßig einstellten und die rückstän-

digen Beträge im Verlauf der Sanierungsaktion selbstverständlich nachzuholen hatten, sowie zum größeren in dem Umstand, daß der nach Vornahme aller notwendigen Sanierungsoperationen (zusätzliche Tilgungen und Amortisationen u. dgl.) verbliebene Rest des vom originären Gesellschaftskapital der betreffenden privaten Bahnunternehmungen abgeschriebenen Betrages als buchmäßige „Reserve aus getilgtem Aktienkapital" zum Zweck eventueller späterer Weiterverwendung unter die Spezialfonds eingereiht wurde. Die Brutto-Dotierung der unechten Reserven ist indes nicht bloß in den meisten Sanierungsfällen größer gewesen als der Betriebsüberschuß. Vielmehr weist das die Tabelle 34 in jedem Stichjahr außerdem noch für eine allerdings nur sehr beschränkte Anzahl weiterer Transportanstalten nach; doch handelt es sich auch hier fast durchwegs um Bahnen mit so hohen Fehlbeträgen, daß eine zu deren Deckung durchgeführte Reduktion der Personalkosten unzweifelhaft zu stark hätte angesetzt werden müssen, um für die Bahnbediensteten tragbar zu sein. Die bereits anderweitig (S. 146) erfolgte Feststellung über das Verhältnis der außerordentlichen gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen zum Betriebsertrag, bzw. -verlust im Vergleich mit demjenigen der Personalausgaben gilt im Prinzip — d. h. immerhin in demjenigen Maße, in welchem der beanspruchte Anteil am Betriebsüberschuß von Fall zu Fall höher gewesen ist, eingeschränkt — auch für die Brutto-Dotierung der unechten Reserven.

Besonderes Interesse mag im Hinblick auf den bekanntlich in den Weltkriegs- und unmittelbaren Nachkriegsjahren für die Eisenbahnbediensteten eingetretenen *Reallohnverlust* die Frage erwecken, *ob und inwieweit die geäufneten Spezialfonds wenigstens zu dessen Minderung, wenn nicht sogar zu dessen Kompensierung hätten zu Hilfe gezogen* werden können, bzw. dürfen. Die *Tabelle 10* enthält u. a. die Antwort darauf.

Wie im zweiten Teil der vorliegenden Arbeit (S. 26 f. und S. 30 f.) schon dargelegt worden ist, muß prinzipiell einerseits zwischen echten und unechten Reserven, anderseits jedoch zwischen für Besoldungszwecke überhaupt nicht, bloß bedingt, sowie unbedingt verwendbaren Rücklagen unterschieden werden, welchen Erfordernissen die Tabelle 10 im Rahmen des Möglichen Rechnung zu tragen versucht. Als aus dem Rohertrag des Bahnbetriebs zu äufnende und darum unechte Spezialfonds kommen in der Hauptsache der gesetzlich-reglementarische Erneuerungs-, der gesetzlich(konzessionsgemäß)-statutarische Reserve-, sowie der statutarische Tilgungsfonds in Frage. Von ihnen sind die beiden erstgenannten durch das Gesetz, bzw. die Konzession vorgeschrieben und unbedingt, bzw. bedingt zu dotieren, während die Aeufnung

von Reserven der dritten Art den Bahnverwaltungen zwar freigestellt ist, im Falle der Schaffung von solchen aber immer aus dem Betriebs-Rohertrag zu geschehen hat. Alle drei Arten von Rücklagen sind buchmäßige, nicht realisierbare, da in den Bahnanlagen usw. steckende, zwei davon außerdem noch speziell zweckgebundene und deshalb zu Besoldungszwecken nicht verwendbare Spezialfonds. Es wäre immerhin denkbar, diesen Reserven aus dem Reingewinn zusätzliche Beträge zuzuweisen; allein es dürfte kaum je eine Bahnverwaltung solche Beschlüsse gefaßt haben, und wenn es trotzdem ganz vereinzelt zugetroffen sein sollte, dann in praktisch nur unerheblichem Ausmaß. Was insbesondere den gesetzlichen Erneuerungsfonds anbelangt, so repräsentiert er den durch die *normale* Abnützung der Bahnanlagen und -einrichtungen, sowie des Rollmaterials im Betrieb entstandenen Minderwert der unter den Aktiven der Bilanz als Baukonto figurierenden ursprünglichen Anlagekosten. Somit stellen die reglementarischen Einlagen in den gesetzlichen Erneuerungsfonds nichts anderes dar als — im Gegensatz zu den infolge unvorhergesehenen Untergangs von Anlagen oder Werten erforderlichen außerordentlichen gesetzlichen Tilgungen und Amortisationen — ordentliche Abschreibungen, denen ebenso regelmäßig die zu Erneuerungszwecken benötigten, aber in der Regel nicht gleich hohen Entnahmen gegenüberzustehen pflegten. Im übrigen ist — nebenbei bemerkt — für den gesetzlich-statutarischen Reservefonds charakteristisch, daß er nicht für die Ausschüttung von Dividenden benützt werden darf. — Die außer dem Erneuerungs-, dem Reserve- und dem Tilgungsfonds etwa noch vorhandenen Rücklagen sind — mit Ausnahme der schon (S. 149) erwähnten „Spezialreserve aus abgeschriebenem Aktienkapital" — als echte, aus dem Reingewinn dotierbare Fonds zu betrachten; sie tragen, je nach ihrer Zweckbestimmung, die verschiedensten Benennungen, wie Dispositionsfonds, Fürsorgefonds, Wohlfahrtsfonds, Spezialreserve usw. Mit dem Umstand, daß ihre Aeufnung aus dem Reingewinn erfolgt, über welchen die Aktionärversammlung, bzw. — bei den Regieanstalten — die zuständige politische Behörde verfügt, hängt übrigens die oft erst in der Ertragsrechnung des nächsten Jahres, und zwar auf der Einnahmenseite als Abzug vom Aktivsaldo der vorjährigen Gewinn- und Verlustrechnung, stattfindende Verbuchung der Einlagen in derartige Fonds zusammen; in der Bilanz figurieren die betreffenden Rückstellungen mit den unechten Spezialfonds gemeinsam unter den Passiven. Selbstverständlich ist auch bei den Gewinnreserven noch darauf zu achten, ob sie sich, ihrer Zweckbestimmung gemäß, im Notfall zugunsten

des Personals verwenden lassen, was keineswegs immer leicht entschieden werden kann.

Das in der *Tabelle 10* gezeichnete *Bild des Bestandes und der Entwicklung der Spezialfonds* ist, im ganzen gesehen, recht vielgestaltig; je nach Art, bzw. Kategorie der Reserven, sowie je nach dem Bahnunternehmen und dem Beobachtungszeitpunkt resultieren andere Feststellungen. Obwohl nach Maßgabe der bisherigen Ausführungen die unechten Spezialfonds und ein erheblicher Teil der Gewinnreserven für die Personalpolitik der Eisenbahnverwaltungen im vornherein belanglos sind, ist es trotzdem interessant, ihren Bestand und ihre Entwicklung ebenfalls kurz zu skizzieren, indem beide in dieser Hinsicht mit den nötigenfalls zu Besoldungszwecken brauchbaren Rücklagen bis zu einem gewissen Grad kontrastieren. — In erster Linie kann mit Bezug auf die *Entwicklungstendenz* des natürlich bei allen Verkehrsunternehmungen außer bei der Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds-Bahn (Pos. 17b) und der Schaffhausen-Schleitheim-Bahn (Pos. 27) als kantonalen, von ihren Eigentümern nicht selbst betriebenen Transportanstalten vorhandenen gesetzlichen *Erneuerungsfonds* festgestellt werden, daß sie während der Untersuchungsperiode durchs Band weg — von Position zu Position immerhin mehr oder minder ausgeprägt — konstant steigend gewesen ist. Soweit es den Bahnverwaltungen — ihre in den unmittelbaren Vor- und späten Nachkriegsjahren etwas mehr als die Hälfte der in den engeren Untersuchungskreis einbezogenen Verkehrsanstalten betragende Zahl hat in den Jahren 1915 und 1920 vorübergehend ein wenig abgenommen — überhaupt möglich war, einen konzessionsgemäß-statutarischen *Reservefonds* zu äufnen, hat sich dieser je nach der Konjunkturempfindlichkeit der betreffenden Bahnen von Stichjahr zu Stichjahr teils positiv, teils — vor allem während des Weltkrieges bei der Gebirgsbahnkategorie — negativ entwickelt, oder er ist für kürzere oder längere Dauer stationär geblieben. Die Entwicklungstendenz der bloß bei einer sehr beschränkten, in den Jahren 1920 und 1923 gegenüber dem unmittelbar vor-, sowie dem spätnachkriegszeitlichen Stand um fast die Hälfte reduzierten Zahl von Transportanstalten existierenden statutarischen *Tilgungsfonds* zeigt desgleichen keine Regelmäßigkeiten. Verkehrsunternehmungen mit *anderen, und zwar zweckgebundenen Spezialfonds* hat es ebenfalls immer, insbesondere seit 1920 in mindestens ebenso großer Zahl, gegeben, jedoch meist ohne daß diese Gewinnreserven hätten zugunsten des Bahnpersonals angegriffen werden können. Auch hier pflegte die Entwicklungstendenz von Fall zu Fall verschieden zu sein. Die Bahnen mit *echten Spezialfonds ohne spezielle Zweckbestimmung*

legen in dieser Hinsicht kein grundsätzlich anderes Verhalten an den Tag. Sie sind indes etwas zahlreicher, wobei die lediglich aus Raummangel in derselben Rubrik eingeklammert aufgeführten, seit dem Weltkrieg infolge der Sanierungsaktionen besonders häufig auftretenden buchmäßigen „Spezialreserven aus getilgtem Aktienkapital" selbstverständlich nicht mitgerechnet werden dürfen. Bei sämtlichen Arten, bzw. Kategorien von Reserven, beim gesetzlichen Erneuerungsfonds ausgenommen, sind von Position zu Position außerdem Verschiedenheiten im Hinblick auf den Zeitpunkt ihres erstmaligen Auftretens im Verlauf der Untersuchungsperiode, sowie hinsichtlich desjenigen ihres Verschwindens zu konstatieren. — Wird die *nominelle Höhe der Spezialfonds* in Betracht gezogen, so müssen nicht allein die reglementarischen Vorschriften, bzw. statutarischen Bestimmungen über deren Dotierung, sowie die Größe und die Bedeutung jedes Unternehmens, sondern auch der Zeitpunkt der Betriebsaufnahme der Bahnen berücksichtigt werden (vgl. das dieser Arbeit beigegebene Bahnenverzeichnis). Insbesondere ist nicht zu bezweifeln, daß der Umstand, wie lange sich den Bahnverwaltungsbehörden bis zu einem bestimmten Moment, z. B. bis zum Ausbruch des Weltkrieges, die Gelegenheit geboten hat, Reserven anzuhäufen, keineswegs ohne Einfluß auf die Fähigkeit der Transportanstalten blieb, den Weltkriegs- und Krisenfolgen zu begegnen. Wenn die verhältnismäßig kurz vor dem Weltkrieg oder sogar erst in einem Kriegsjahr dem Betrieb übergebenen Bahnen gemäß der Tabelle 10 bloß die unbedingt erforderlichen Spezialfonds und diese zudem die kleinsten Bestände aufweisen, so dürfte das also kein Zufall sein. Es bedeutet aber noch nicht, daß gerade sie die Kriegs- und Krisenwirkungen durchwegs am stärksten zu spüren bekommen sollten, denn die auf diese Verkehrsunternehmungen Bezug nehmenden Daten lauten — weil auch noch anderen Faktoren bestimmender Einfluß zukommt — im übrigen je nach den Betriebs- und Verkehrsverhältnissen verschieden. Im ganzen genommen sind die nominellen Bestände der einander entsprechenden unechten und Gewinnreserven von Position zu Position in jedem Stichjahr vielfach recht differenziert. An und für sich beachtliche, wennschon in diesem Zusammenhang größtenteils nicht unbedingt erforderliche und deswegen nicht besonders errechnete Verhältniszahlen resultieren, sofern die Nominalbestände der einzelnen Arten, bzw. Kategorien von Spezialfonds den entsprechenden, in der Tabelle 10 zu Vergleichszwecken mitfigurierenden reinen Personalkosten gegenübergehalten werden. Hier ist die fragliche Zahlenrelation indes bloß insoweit interessant, als es sich darum handelt, zu konstatieren, bei welchen Transport-

anstalten die zu Besoldungszwecken grundsätzlich brauchbaren *Gewinnreserven bis zum Ausbruch des Weltkrieges stark genug geäufnet waren, um in den paar unmittelbar darauffolgenden Jahren wirksam zur Bekämpfung des eingetretenen Reallohnverlusts verwendet* werden zu können. Genaue Daten sind zwar auf Grund des zur Verfügung stehenden Unterlagenmaterials begreiflicherweise nicht zu ermitteln, aber aus dem Verhältnis des Bestandes der nutzbaren Gewinnreserven zu den Personalausgaben dürfte sich immerhin ziemlich sicher folgern lassen, ob der genannte Zweck zu erreichen gewesen wäre. Denn: Diese Wahrscheinlichkeit wächst nämlich in dem Maße wie sich der Bestand der verfügbaren Gewinnreserven dem Betrag der Aufwendungen für die Bahnbediensteten annähert oder ihn sogar überhöht; m. a. W.: Sie ist um so größer, je näher die betreffenden Verhältniszahlen dem Wert 1,0 stünden, bzw. je stärker sie ihn überstiegen. Nach Maßgabe der Daten für das Jahr 1915 hätte der kriegszeitliche und direkt nachkriegszeitliche Reallohnverlust praktisch wohl weitaus am ehesten bei der Aigle-Leysin-Bahn (Pos. 35) wenigstens sehr weitgehend ausgeglichen werden können, denn der Betrag der Gewinnreserven ohne besondere Zweckbestimmung hat in diesem Fall damals wesentlich mehr als das Doppelte desjenigen der reinen Personalkosten ausgemacht und sie selbst im Jahre 1920, bei stark erhöhtem Bestand der verfügbaren echten Rücklagen und ebensolchen Aufwendungen zugunsten der Bahnfunktionäre, stets noch um zirka einen Drittel überboten. Aehnlich, wenn auch von Unternehmen zu Unternehmen fast immer erheblich weniger günstig, dürfte es sich im Jahre 1915 vor allem bei der Solothurn-Münster-Bahn (Pos. 5), der privaten Trambahn Zürich-Oerlikon-Seebach (Pos. 54), der Schaffhausen-Schleitheim-Bahn (Pos. 27), der Langenthal-Huttwil-Bahn (Pos. 6a), der Wynental-Bahn (Pos. 22), der Regionalbahn des Val-de-Ruz (Pos. 16) und der Birsigtal-Bahn (Pos. 25) verhalten haben, während anderseits die Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds-Bahn (Pos. 17b), sowie die ehemalige Appenzeller Straßenbahn (Pos. 30) erst in der allerletzten Reihe figurierten und faktisch überhaupt nicht mehr in Betracht kommen. Das Verhältnis zwischen den Personalkosten und den Spezialfonds überhaupt, bzw. den echten Reserven im besonderen ist übrigens in Wirklichkeit gar nicht ganz so günstig gewesen wie es aus der Tabelle 8 herausgelesen werden kann, weil ja lediglich auf die in den Betriebsrechnungen ohne weiteres ersichtlichen, nicht aber auf die totalen Personalausgaben abgestellt wird. Bis zum Jahre 1920 hat der Bestand der betreffenden Gewinnreserven indes zum größeren Teil zugenommen, während er zu einem kleineren stationär geblieben und bloß bei ein paar wei-

teren Bahnen — teils bis zum gänzlichen Verschwinden der Fonds — reduziert worden ist. Das läßt immerhin darauf schließen, daß die zu Besoldungszwecken nutzbaren Gewinnreserven während des Weltkrieges wenigstens von einer gewissen Anzahl Bahnverwaltungen wenn nicht unmittelbar, so doch indirekt zugunsten des Personals verwendet worden sind, allerdings ohne — gemäß der Tabelle 18 — die eingetretenen Reallohnverluste in vollem Umfang zu kompensieren. Es darf hier eben nicht außer Acht gelassen werden, daß sich mit der zunehmenden Verteuerung der Lebenshaltungskosten auch die Herbeiführung eines solchen Ausgleichs schwieriger gestalten mußte, indem sich ihr möglicherweise nicht nur auf tarif-, bzw. verkehrspolitischem Gebiet, sondern auch von seiten anderer Kostenfaktoren als der Personalausgaben Hemmnisse in den Weg stellten, welche die Bahnverwaltungen eben desgleichen durch die Inanspruchnahme der allfällig vorhandenen Gewinnreserven zu überwinden versuchten.

§ 7: Personalkosten und Nebengeschäftsertrag, bzw. -verlust.

Von den im zweiten Teil der vorliegenden Arbeit (S. 26) bereits erwähnten 42 Verkehrsunternehmungen, welchen irgendein an und für sich vom Bahnbetrieb unabhängiger Nebengeschäftszweig angeschlossen ist, berücksichtigt die *Tabelle 8* im ganzen zwar lediglich 20, eine Zahl, welche immerhin zu einer repräsentativen Darstellung der Rolle solcher Betriebe im Rahmen des Gesamthaushalts der fraglichen Transportanstalten ausreichen mag; zu Beginn des Untersuchungszeitraums waren es allerdings nur 13, die sich indes — bei gelegentlichem Wechsel vereinzelter Bahnen — durch Zuwachs, im wesentlichen von 1926 auf 1930, bis auf den erwähnten Bestand vom Jahre 1930 verstärkten.

Die Jahresergebnisse eines jeden Nebengeschäftsbetriebes treten natürlich etweder positiv — als Rohertrag — oder negativ — als Verlust — auf; sofern einem Bahnunternehmen mehrere Nebengeschäftszweige mit divergierenden Betriebsresultaten angegliedert sind, wäre also mit einer tatsächlichen Saldierung der Roherträgnisse mit den Fehlbeträgen zu rechnen — eine in der Tabelle 8 zufällig bis auf eine einzige Ausnahme, die private Trambahn Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (Pos. 50/1930), nicht verwirklichte, die nachstehenden Erörterungen etwas vereinfachende Voraussetzung.

Soweit Transportanstalten existieren, welche während des *ganzen* Untersuchungszeitraums an einem oder mehreren Nebengeschäftsbetrieben interessiert gewesen sind, haben sie aus diesen *nominelle Erträgnisse* erzielt, deren *Entwicklung* bei den einzelnen

Bahnunternehmungen nach Maßgabe der folgenden, auf den entsprechenden Daten der Tabelle 8 gegründeten *Zusammenstellung* von Stichjahr zu Stichjahr ziemlich ungleich verlief:

Position:	*Bahnen* (Initialen)	*Am Rohertrag pro 1913 (= 1,0) gemessen hat das Nebengeschäft abgeworfen*				
		1915	*1920*	*1923*	*1926*	*1930*
1	SBB	— 0,3	— 2,2	— 0,6	— 0,8	0,1
2a	BLS	— 0,5	— 0,7	— 0,1	0,1	0,1
31	TB	1,3	2,1	2,4	2,0	2,3
37	MOB	2,3	2,1	2,1	4,7	13,2
38/39	BOB/SPB	0,1	0,2	0,7	0,3	— 0,2
45	BB	1,1	0,6	0,8	0,8	1,2
47	Rh B (kantonal)	0,9	1,2	1,6	1,7	1,5
49	TN	0,6	0,9	1,8	1,6	2,2
50	VMCV	1,1	0,9	0,9	1,1	1,2
56a	RhSt	1,7	1,4	2,1	1,5	2,4
59a	BStrB (kant.)	1,1	4,9	10,7	11,1	10,8

Die Nebengeschäftserträgnisse rühren — teils während der ganzen Untersuchungsperiode, teils nur vorübergehend — her aus Schiffahrtseinrichtungen bei den Schweizerischen Bundesbahnen (Bodensee) und der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS (Thuner- und Brienzersee), aus öffentlichen Beleuchtungs- und Kraftanlagen bei der St. Galien-Speicher-Tragen-Bahn, der (privaten) Trambahn Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve, sowie der (privaten) Rheintalischen Straßenbahn, aus Hotel- und Restaurationsbetrieben bei den Berner Oberland-Bahnen (Schynige Platte), der Montreux-Berner Oberland-Bahn und der Rhätischen Bahn, aus Beamten- und Angestelltenwohnhäusern — hier mit Gewißheit ohne die Absicht der Gewinnerzielung — bei den Berner Oberland-Bahnen, der Bernina-Bahn, der Rhätischen Bahn und den Kantonalen Basler Straßenbahnen, aus anderweitigen Liegenschaften bei den Berner Oberland-Bahnen, der Montreux-Berner Oberland-Bahn, der Rhätischen Bahn, den (privaten) Neuenburger Straßenbahnen und der Trambahn Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve, aus Kraftwagenbetrieben bei der Trambahn Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve und der Rheintalischen Straßenbahn, sowie aus sonstigen Nebengeschäften bei den Neuenburger Straßenbahnen (Automaten-Apparate). Es fällt auf, daß, außer in den Positionen 1, 2a und 38/39, nirgends eine defizitäre Entwicklung der Erträgnisse stattgefunden hat.

Anderseits ist beachtlich, innert wie bescheiden, ja äußerst eng gezogenen Grenzen sich — trotz aller sowohl zeitlichen als räumlichen Differenziertheit der nominellen Daten — *der an den*

reinen Gesamteinkünften gemessene Rohertrag, bzw. Verlust des Nebengeschäfts vorwiegend zu halten pflegte; wenn die St. Gallen-Speicher-Trogen-Bahn (Pos. 31) und die private Trambahn Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (Pos. 50) als zwei Ausnahmen konstant mehr oder weniger weit außerhalb dieses Rahmens gestanden haben, so fällt die Schuld daran auf den Umstand, daß den „Neben"-Geschäftsbetrieben — d. h. hier: den öffentlichen Beleuchtungs- und Kraftanlagen — beider Verkehrsunternehmungen tatsächlich eine wesentlich größere Bedeutung zukommt als es nach der Schablone des eidgenössischen Rechnungsgesetzes für die Eisenbahnen den Anschein erweckt. Bei der VMCV gelangt das ganz klar auch im Verhältnis der ursprünglichen Anlagekosten der Trambahn, bzw. derjenigen des Elektrizitätswerks und der Liegenschaften zum Gesamtbetrag der Anlagekosten (Baukonto der Bahn und Verwendungen auf das Nebengeschäft) zum Ausdruck, indem jene nämlich im Jahre 1913 nur zirka 10, sowie im Jahre 1930 ungefähr 20 % davon ausmachten, während der weit überwiegende Rest dagegen auf diese entfällt, sodaß das „Neben"-Geschäft in diesem Fall sicher effektiv das Hauptgeschäft und umgekehrt ist. Die *prozentualen Anteile des Nebengeschäftsertrages, bzw. -verlusts an den Netto-Gesamteinkünften* haben laut Tabelle 8 betragen:

Position:	*Bahnen* (Initialen)	*1913* %	*1915* %	*1920* %	*1923* %	*1926* %	*1930* %
1	SBB	— 0,4	— 0,1	— 0,3	— 0,1	— 0,1	0,1
2a	BLS	—12,9	— 6,5	— 6,2	— 0,1	0,4	0,1
31	TB	29,0	61,6	100,0	74,1	45,4	52,1
37	MOB	0,4	3,2	1,9	0,7	1,4	3,7
38/39	BOB/SPB	5,3	0,5	3,1	0,7	1,8	— 0,9
45	BB	0,3	7,7	2,6	1,3	0,9	1,1
47	RhB (kant.)	1,9	2,7	5,2	2,2	2,0	1,6
49	TN	5,9	6,8	3,6	10,6	12,9	11,7
50	VMCV	69,2	98,9	93,3	88,7	92,0	91,0
56a	RhSt	14,2	9,6	18,0	31,8	30,4	42,8
59a	BStrB (kant.)	1,0	0,8	3,6	5,6	4,1	4,1

Auch bei der Rheintalischen Straßenbahn (Pos. 56a) rühren die seit 1915 faktisch andauernd wachsenden, relativ hohen prozentualen Anteilsziffern vom Betrieb einer kleinen Krafterzeugungsanlage her.

Werden die aus den Nebengeschäftszweigen stammenden *Roherträgnisse, bzw. Verluste mit den Betriebsüberschüssen in Beziehung* gebracht, so zeigt es sich an Hand der Tabelle 8 — ohne daß eine besondere Zusammenstellung nötig wäre — alsbald, in

welch oft äußerst bescheidenem Verhältnis sie, anders als die Personalkosten (vgl. die Tabelle 34), zum Betriebsgewinn, bzw. -verlust zu stehen pflegten; natürlich bilden die drei bereits weiter oben (S. 156) hervorgehobenen Transportanstalten — die St. Gallen-Speicher-Trogen-Bahn (Pos. 31), die privat betriebene Trambahn Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (Pos. 50) und die Rheintalische Straßenbahn (Pos. 56a) — auch in dieser Hinsicht sehr bemerkenswerte Ausnahmen.

§ 8: Personalkosten und Pachtertrag, bzw. -zins.

Die im zweiten Teil der vorliegenden Arbeit (S. 26) beiläufig angedeuteten 9, zwischen je zwei Verkehrsunternehmungen bestehenden Pachtvertragsverhältnisse sind hinsichtlich ihrer finanziellen Tragweite für die Vertragspartner in der *Tabelle 8* nicht alle, sondern nur zum Teil, d. h. insgesamt mit 5 Fällen, berücksichtigt; im Rahmen der Gewinn- und Verlustrechnung kann es sich übrigens bloß um die Pachtung, bzw. Verpachtung *ganzer* Bahnlinien handeln, während die Vergütungen für ge-, bzw. verpachtete Teilstrecken über die Betriebsrechnung verbucht werden müssen. Die in der Tabelle 8 zum Ausdruck kommenden fünf Pachtvertragsverhältnisse bestehen zwischen

1. den Schweizerischen Bundesbahnen (Pos. 1)
   und a) der Nyon-Crassier-Bahn, einseitig dargestellt seit 1913,
   b) der Vevey-Chexbres-Bahn, einseitig dargestellt seit 1913;
2. den Kantonalen Basler Straßenbahnen (Pos. 59a)
   und a) der Trambahn Basel-Aesch (Pos. 59c), beidseitig dargestellt seit 1915,
   b) der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn Basel-Liestal (Pos. 59b), beidseitig dargestellt seit 1923;
3. den (privat betriebenen) Neuenburger Straßenbahnen (Pos. 49)
   und der (Sablons-)La Coudre-Chaumont-Bahn, einseitig dargestellt seit 1926.

Es ist ganz selbstverständlich, daß die vertraglich vereinbarte Pachtsumme in der Ertragsrechnung der Verpächterin als Pachtertrag auf der Haben- und in derjenigen der Pächterin als Pachtzins auf der Sollseite erscheint; weil die Nyon-Crassier-Bahn, die Vevey-Chexbres-Bahn, sowie die (Sablonds-)La Coudre-Chaumont-Bahn aber nicht in den engeren Untersuchungskreis der vorliegenden Arbeit einbezogen worden sind, so erfolgt die Darstellung

in diesen Fällen lediglich einseitig bei den Schweizerischen Bundesbahnen, bzw. bei den Neuenburger Straßenbahnen. Da hier bloß die Verpachtung oder — genauer gesagt — die Pachtung des Betriebes ganzer Verkehrsunternehmungen in Betracht fällt, so schließen sich tatsächliche Saldierungen eines Pachtertrages mit einem Pachtzins oder umgekehrt von selbst aus.

Wenn im folgenden einzig noch vom *Pachtzins* die Rede sein wird, so geschieht es deshalb, weil die Verpächterin durch den Abschluß eines Pachtvertrages mit einer anderen Transportanstalt der Sorge um den Betrieb der eigenen Strecke im wesentlichen enthoben ist und sich insbesondere nicht um die Besoldung des auf ihrer Linie verwendeten Personals zu kümmern hat; es interessiert höchstens, inwieweit die empfangene Pachtsumme zur Rendite eines verpachteten Unternehmens für dessen Eigentümer beiträgt, welche Frage indes erst später kurz tangiert werden soll. Hier ist es vielmehr allein wichtig, zu erfahren, wie der entrichtete Pachtzins die finanzielle Leistungskraft der Pächterin, namentlich im Hinblick auf die Besoldung ihrer Bediensteten überhaupt, beeinflußt hat. In diesem Zusammenhang scheiden somit, als Pachtzinsempfängerinnen, die Gesellschaften der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn Basel-Liestal (Pos. 59b) und der Trambahn Basel-Aesch (Pos. 59c) aus, und es bleiben als Untersuchungsobjekte nur die Schweizerischen Bundesbahnen (Pos. 1), die (privaten) Neuenburger Straßenbahnen (Pos. 49), sowie die Kant. Basler Straßenbahnen (Pos. 59a).

Die *Entwicklung* der nominellen Höhe der von den Schweiz. Bundesbahnen, bzw. den Neuenburger Straßenbahnen im ganzen zu bezahlenden Pachtzinse hat sich innert sehr bescheidener Grenzen gehalten; bei jenen erscheint die entrichtete Pachtsumme vom Jahre 1923 an mit Fr. 47,000.— um Fr. 2,000.—, bei diesen im Jahre 1930 mit Fr. 1,800.— um Fr. 100.— höher als zuvor und weist somit in beiden Fällen keine schwer ins Gewicht fallenden Aenderungen auf. Der nominelle Gesamtbetrag hingegen, welchen die Verwaltungsbehörden der Kantonalen Basler Straßenbahnen für gepachtete Tramlinien aufzuwenden hatten, zeigt von Stichjahr zu Stichjahr, besonders deutlich zwischen 1920 und 1923, konstant eine stark steigende Tendenz; in ihm inbegriffen sind allerdings auch die an die fraglichen Gemeinden abzuliefernden Pachtzinse für die im Ausland gelegenen, als selbständig angesehenen Strecken (in Frankreich: Landesgrenze-St. Louis, sowie Landesgrenze-Huningue; in Deutschland: Landesgrenze-Lörrach).

Trotz der von Unternehmen zu Unternehmen nominell großen Unterschiedlichkeit der *Pachtzinse* haben diese, *an den Netto-Gesamteinkünften gemessen,* davon bloß sehr geringe, bei den

Schweizerischen Bundesbahnen und den Neuenburger Straßenbahnen sogar lediglich minime, nicht einmal 1,0 Prozent ausmachende prozentuale Anteile beansprucht. Bei den Kantonalen Basler Straßenbahnen sind die betreffenden Anteilsziffern in der Periode 1915—1923 zwar von 1,8 auf 8,1 % gestiegen, dann bis 1926 auf 5,7 gesunken, um bis zum Jahre 1930 erneut den höheren Stand von 6,4 % zu erreichen, was aber keineswegs — auch im ungünstigsten Falle nicht — auf eine schwere Belastung der finanziellen Lage dieser Regieanstalt als solcher durch die eingegangenen Pachtverträge hindeutet.

Unter derartigen Voraussetzungen scheint es beinahe überflüssig, noch extra darauf hinzuweisen, daß die von den drei allein in Betracht fallenden, übrigens selbst unter widrigen Verhältnissen an und für sich relativ beträchtliche Betriebsgewinne erzielenden Transportanstalten entrichteten *Pachtzinse zum Betriebsertrag, bzw. -verlust* natürlich überall und jederzeit — im Gegensatz zu den Ausgaben zugunsten des Personals — in sehr, wenn nicht sogar äußerst günstiger Relation zu stehen pflegten. Deshalb kann auch in keinem Fall davon die Rede sein, die Personal- und insbesondere die Besoldungspolitik der fraglichen Bahnverwaltungen sei durch die finanziellen Auswirkungen der abgeschlossenen Pachtverträge irgendwie beeinflußt worden.

Obschon im Grunde genommen nicht hierher gehörig, weil er lediglich das zwischen zwei bis dahin nirgends in den engeren Untersuchungskreis der vorliegenden Arbeit einbezogenen Verkehrsanstalten existierende Vertragsverhältnis über die Pachtung, bzw. Verpachtung einer *Teil*strecke berührt, sei dennoch ergänzungsweise auch der mit Rücksicht auf die weitgehende Abhängigkeit der Personal-, bzw. Besoldungspolitik des einen Unternehmens von der Aufrechterhaltung dieses Pachtverhältnisses besonders interessante, bereits anderweitig (S. 26) erwähnte *Fall der (Vitznau-)Rigi-/Arth-Rigi-Bahn* dargelegt und untersucht. Aus in ungewöhnlichen Umständen bei der Gründung, sowie beim Bau der erstgenannten Transportanstalt zu suchender Veranlassung hatten die Zentralverwaltungsbehörden der (Vitznau-)Rigi-Bahn der Arth-Rigi-Bahngesellschaft für die Benützung der Strecke Staffelhöhe-Rigikulm in den Jahren 1911—1926 85 % und seit 1927 75 % des durch das betreffende *Teil*stück abgeworfenen Bruttoertrages als Pachtzins abzuliefern, ohne daß die ARB dergestalt im übrigen von der Anstellung und Besoldung eigener Funktionäre befreit worden wäre. Für die Arth-Rigi-Bahn bedeuteten diese Einkünfte indes immer ein geradezu lebensnotwendiges Element, da ihre Bergstrecke im Verhältnis zu den darauf ver-

wendeten Bau- und Betriebsmitteln wegen des nur saisonmäßigen Betriebs bis zum Jahre 1928 — erst mit dem damals eingeführten ganzjährigen Betrieb resultierte eine erstmalige Dividendenzahlung an das ungefähr zwei Drittel des Gesellschaftskapitals ausmachende Vorzugsaktienkapital — zu wenig eingebracht hat und außerdem die Talstrecke von Arth nach Goldau überhaupt nicht rentiert. Es leuchtet deshalb auch ein, daß der von der RB entrichtete Pachtzins, wie die folgenden *zwei kleinen Tabellen* u. a. zeigen, nicht bloß für die Betriebseinnahmen, sondern namentlich gerade für die Besoldung der Bediensteten der ARB besonders ins Gewicht fallen muß:

Jahr	*Betriebseinnahmen der Arth-Rigi-Bahn*	*Nominalbeträge in tausend Franken Pachtzins der (V.-)R.B.*			*Betriebseinnahmen der Rigi-Bahn*
		Betrag	*Anteil an den Betr.-einn. der A.R.B.*	*der R.B.*	
	Fr.	Fr.	in %	in %	Fr.
1913	285,7	114,6	40,2	20,5	559,6
1915	86,5	7,6	8,8	10,6	71,9
1920	219,9	40,2	18,3	15,7	256,1
1923	301,3	96,1	31,9	19,3	498,7
1926	409,5	136,9	33,5	20,0	684,1
1930	439,1	109,9	25,1	15,9	689,8
1936	238,9	35,9	15,0	13,0	275,5

Zunächst kann in allen Zahlenkolonnen von 1913 auf 1915 eine ganz wesentliche Abnahme der Nominalbeträge, bzw. der Anteilsziffern beobachtet werden, welche vom nächsten Stichjahr an durch eine ebenso kräftige, bei den Betriebseinnahmen sowohl der ARB wie der RB bis 1930 anhaltende, hinsichtlich der Pachtsumme aber aus dem oben (S. 159) erwähnten Grund nach 1926 abgestoppte und sich wieder in ihr Gegenteil verkehrende Zunahme abgelöst wird. Insbesondere ist zu konstatieren, daß der Pachtzins der RB mit Ausnahme von 1915 in allen Stichjahren für die ARB einen meist beträchtlicheren Nutzen darstellte als er für jene eine — zugegebenermaßen nicht leicht zu nehmende — Belastung bildete. Die zweite kleine Uebersicht:

Jahr	Betriebskosten der Rigi-Bahn	Nominalbeträge in tausend Franken Pachtzins der (V.-)R.B. Betrag	Anteil an den Betriebskosten der R.B.	Anteil an den Personalkosten der A.R.B.	Personalkosten der Arth-Rigi-Bahn
	Fr.	Fr.	in %	in %	Fr.
1913	429,8	114,6	26,7	204,2	56,3
1915	149,5	7,6	5,1	21,8	34,9
1920	246,2	40,2	16,3	59,6	67,4
1923	406,8	96,1	23,6	104,2	92,1
1926	479,5	136,9	28,6	98,6	139,0
1930	501,0	109,9	21,9	64,7	170,3
1936	262,9	35,9	13,6	30,8	116,5

zeigt vorerst einmal keinen prinzipiellen Unterschied zwischen den Entwicklungstendenzen der Betriebskosten der RB, bzw. der Personalausgaben der ARB und denjenigen der Betriebseinnahmen dieser beiden Transportanstalten; bloß die Erscheinungsformen treten weniger scharf ausgeprägt auf. Die Entwicklungstendenzen der Pachtsumme sind gleichfalls dieselben, und zwar nicht allein beim Nominalbetrag, sondern auch für die mit den Betriebsausgaben der RB, bzw. den Aufwendungen zugunsten der Funktionäre der ARB in Relation gebrachten prozentualen Anteilsziffern; der nachkriegszeitliche Abschwung setzt bei den auf die Personalkosten der ARB bezogenen Daten immerhin bereits nach dem Jahre 1923 ein. Erwartungsgemäß pflegten sich die Anteilsziffern der an den Betriebsausgaben der RB gemessenen Pachtsumme mit Ausnahme des Jahres 1915 stets mehr oder weniger über den entsprechenden, auf die Betriebseinnahmen dieses Unternehmens abstellenden Werten zu halten. Was jedoch besonders auffällt und hier zudem am meisten interessiert, sind die verhältnismäßig großen Differenzen und der rasche Wechsel zwischen den extremen Relativzahlen der mit den (reinen) Personalausgaben der ARB verglichenen Pachtsumme. Hat diese nämlich zu Beginn des Untersuchungszeitraums mehr als das Doppelte der Aufwendungen für die Bediensteten der Vertragspartnerin betragen, so vermochte sie schon im Jahre 1915 nur noch etwa einen Fünftel davon zu decken, der sich immerhin bis unmittelbar nach dem Weltkrieg erneut auf fast drei Fünftel erhöhte. Im Jahre 1923 war es der Arth-Rigi-Bahngesellschaft bereits wieder möglich, die Personalkosten ihrer Verkehrsanstalt gänzlich mit dem Pachtzins der (Vitznau-)Rigi-Bahn zu bestreiten; jedoch hat die Lage der ARB später insofern zum zweitenmal eine Verschlechterung erfahren, als ihre Zentralverwaltungsbehörden zunächst im Jahre 1926 einen noch minimen Bruchteil, am Schluß der Untersuchungs-

periode aber von neuem mehr als einen Drittel der Aufwendungen für die Bahnfunktionäre aus allgemeinen Betriebsmitteln zulegen mußten. Trotz dieses andauernden Wechsels im Verhältnis des von der RB entrichteten Pachtzinses zu den Personalausgaben und — vor allem — trotzdem die Pachtsumme, in diametralem Gegensatz zur direkt vorkriegszeitlichen Situation, im Jahre 1930 bei weitem nicht mehr so hoch gewesen ist, daß die gewöhnlichen Verkehrseinnahmen der ARB ausschließlich zur Bestreitung der anderweitigen Betriebskosten des Unternehmens hätten verwendet werden können, dürfte das zwischen der (Vitznau-)Rigi-Bahn und der Arth-Rigi-Bahn bestehende Pachtverhältnis mit seiner einzigartigen Auswirkung seinesgleichen suchen, und zwar selbst dann, wenn zum Schluß noch darauf hingewiesen wird, daß das Verhältnis des Pachtzinses zu den Aufwendungen zugunsten des Personals tatsächlich nicht ganz so günstig zu sein pflegte, wie es aus der zugehörigen zweiten kleinen Uebersicht hervorgeht, indem nämlich die Ausgaben für die Bediensteten der ARB auch nur mit den in der Betriebsrechnung offen verbuchten Beträgen berücksichtigt sind.

§ 9: Der Netto-Gesamtertrag, bzw. -Gesamtverlust.

Nachdem bis dahin die von den wichtigsten Einnahmequellen und Kostenfaktoren im Rahmen der Betriebs- und der Ertragsrechnung der Eisenbahn-Transportanstalten gespielte Rolle erörtert und, soweit tunlich, speziell mit derjenigen der Personalausgaben verglichen worden ist, geht es, daran anschließend, im folgenden noch darum, zu untersuchen, wie sich unter den festgestellten Voraussetzungen die Abschlüsse der Gewinn- und Verlustrechnung gestaltet, und insbesondere auch darum, inwieweit die eventuell erzielten Realgewinne zur Ausschüttung von Dividenden Verwendung gefunden haben.

Ohne daß zu diesem Zweck eine Spezialübersicht benötigt würde, läßt sich im Hinblick auf die *Entwicklung der Jahreserträgnisse* der Verkehrsunternehmungen im allgemeinen von 1913 bis 1915 eine absteigende, vielfach bis 1920, bei den Vollbahnen nach vorübergehender scheinbarer Besserung im Jahre 1923 sogar bis 1930 anhaltende Tendenz konstatieren, während anderseits bei den Ueberland-, Gebirgs- und privaten Trambahnen im großen und ganzen seit dem Jahre 1923 eher wieder eine aufsteigende — bei der Ueberlandbahnkategorie am Schluß des Untersuchungszeitraums allerdings durch einen Rückfall unterbrochene — Bewegung zu erkennen ist. Bestandesmäßig am stärksten und mit besonders tiefgreifender finanzieller Auswirkung hat sich die rückläufige Entwicklung bei den Gebirgsbahnen in den Jahren 1915

und 1920, sowie bei den Vollbahnen im Jahre 1920 bemerkbar gemacht; hingegen fallen die relativ günstigen Jahreserträgnisse gerade bei den Gebirgsbahnen und in der Kategorie der privat betriebenen Trambahnen noch in der unmittelbaren Vorkriegszeit auf. Die Regieanstalten der Kantone, bzw. der Gemeinden nehmen insofern eine Sonderstellung ein, als die Abschlüsse ihrer Ertragsrechnungen fast durchwegs ausgeglichen zu sein pflegten, sei es zufällig oder weil die Spezialfonds in entsprechendem Maße zu Hilfe gezogen oder die Fehlbeträge durch den Staat, bzw. die Gemeinde(n) gedeckt worden sind.

Diesen, an Hand der *Tabelle 8* in erster Linie zu machenden Feststellungen können diejenigen über das *Verhältnis des Jahresgewinns, bzw. -verlusts*, d. h. des Saldos zwischen den reinen Gesamteinkünften und den reinen Gesamtaufwendungen, *zu den Netto-Gesamteinkünften* der Verkehrsanstalten angegliedert werden, und zwar auf Grund der *Tabelle 37*, sowie ihrer *Zusammenstellung nach Stichjahren;* es umfaßt

die	Anteilsgruppe	1	Anteile	bis	und	mit	19 %	plus	oder	minus
„	„	2	„	von	20 %	bis	39 %	„	„	„
„	„	3	„	„	40 %	„	59 %	„	„	„
„	„	4	„	„	60 %	„	79 %	„	„	„
„	„	5	„	„	mehr	als	79 %	„	„	„

Vor allem zeigt es sich, daß, im ganzen gesehen, in den Jahren 1913, 1923, 1926 und 1930 die Anteilsgruppen 1, 2 und 3, in den Jahren 1915 und 1920 jedoch die beiden Flügelgruppen am stärksten besetzt gewesen sind; außer in den Jahren 1926 und 1930 die untere Flügelgruppe hat indes keine Anteilsgruppe jemals absolut vorgeherrscht. Innerhalb jeder der drei unteren Anteilsgruppen pflegten die positiven Jahresabschlüsse stets, allerdings von Stichjahr zu Stichjahr mehr oder minder ausgeprägt, wenigstens relativ zu überwiegen, in der oberen Flügelgruppe anderseits jedoch seit 1915 immer die negativen, welche vom Jahre 1920 an in ihr sogar ausschließlich figurieren und gerade in diesen beiden und den dazwischenliegenden Jahren in sonst bei weitem unerreicht hoher, im Jahre 1920 nahezu einen Drittel aller Fälle betragender Zahl aufgetreten sind. Die untere Flügelgruppe ist speziell dadurch charakterisiert, daß die ausgeglichenen, d. h. neutralen Jahresabschlüsse in sämtlichen Stichjahren, insbesondere seit 1915 einen recht ansehnlichen, sich auf relativ hohem Niveau haltenden Bestand aufweisen; dieser war in der unmittelbaren Vorkriegszeit demjenigen der passiven Jahresabschlüsse gleich, stand aber in den Jahren 1915, 1920 und 1923 der Zahl der aktiven Jahresabschlüsse der Anteilsgruppe 1 erheblich näher, um ihr am Schluß der Untersuchungsperiode sogar gleichzukommen,

nachdem einzig im Stichjahr 1926 eine vorübergehende verhältnismäßige Verschiebung nach unten stattfand. Der kriegs- bzw. unmittelbar nachkriegszeitliche Gewichtsverlust der Anteilsgruppen 2 und 3 scheint in der Hauptsache teils zugunsten der Zahl der ausgeglichenen Jahresabschlüsse in der unteren Flügelgruppe erfolgt zu sein, teils hat er sich im Sinne der Erhöhung des Bestandes der passiven Rechnungsergebnisse in der Anteilsgruppe 5 ausgewirkt. Indes dürfen umgekehrt die geringfügige Abnahme der negativen Jahresabschlüsse der Anteilsgruppe 1 von 1913 auf 1915 und dafür anderseits das Anwachsen der Minusbestände der Gruppe 2 und 4, sowie anscheinend auch der oberen Flügelgruppe keineswegs übersehen werden. Als ziemlich gewiß kann gelten, daß die positiven und die ausgeglichenen Jahresresultate der unteren Flügelgruppe im Zeitraum 1915—1920 in nicht unerheblichem Maß zur Stärkung des Minusbestandes der Anteilsgruppe 5 beigetragen haben. Es ist übrigens ganz interessant, an Hand der Tabelle 8 zu konstatieren, was für unglaublich hohe relative Beträge die passiven Jahresabschlüsse bei gewissen Transportanstalten namentlich in den Jahren 1915 und 1920, aber teilweise auch noch später erreichten. — Im Hinblick auf das Verhalten der einzelnen Bahnkategorien sei als besonders beachtlich nur hervorgehoben, daß an der Zunahme der Zahl der negativen Rechnungsergebnisse in der oberen Flügelgruppe von 1913 bis 1915 die Gebirgsbahnen weitaus am meisten und die Vollbahnen bloß in bescheidenem Maß, im Zeitraum 1915—1920 hingegen die Voll- und die Ueberlandbahnen ausschließlich und die Gebirgsbahnen gar nicht beteiligt gewesen sind. Ferner ist die Anteilsgruppe 4 sowohl von den privaten wie auch von den städtischen, bzw. kantonalen Trambahnen überhaupt nicht, sowie von den übrigen drei Bahnkategorien in allen Stichjahren lediglich äußerst schwach belegt worden. Die Kategorie der von öffentlich-rechtlichen Körperschaften in Regie betriebenen Straßenbahnunternehmungen hat sich aus dem schon weiter oben (S. 163) genannten Grund während der ganzen Untersuchungsperiode im wesentlichen überhaupt nur auf die untere Flügelgruppe, und zwar überwiegend, wenn nicht sogar ausschließlich auf die Kolonne für Verkehrsanstalten mit ausgeglichenen Jahresabschlüssen beschränkt.

Die durch die Tabelle 37 und die zugehörige Zusammenstellung nach Stichjahren veranschaulichten Verschiebungen in der Höhe der Jahresergebnisse, vor allem die im Zeitraum 1915—1920 aufgetretenen, sind weiter nicht mehr verwunderlich, wenn mit Hilfe der *Tabelle 34* zu konstatieren versucht wird, ob und inwieweit der Betriebseinnahmenüberschuß von den drei Hauptbela-

stungsposten der Gewinn- und Verlustrechnung zusammen aufgezehrt, bzw. ein allfälliges Betriebsdefizit durch sie noch vergrößert worden ist. Dabei bleibt allerdings zu beachten, daß aus den Konten des Zinsendienstes und der Spezialfonds nicht die Saldo-, sondern die die Bahnunternehmungen voll belastenden nominellen Bruttobeträge Verwendung gefunden haben. Obwohl also tatsächlich von den ausgewiesenen Verhältniszahlen vielfach mehr oder weniger erhebliche Abstriche für die eventuellen Aktivzinsen und die gleichzeitigen Entnahmen aus den Spezialfonds zu machen sind und die Wirklichkeit deswegen nicht überall ganz so ungünstig aussieht, geht trotzdem aus der Tabelle 34 insofern zweifellos eine Verchlechterung der Finanzlage der meisten Verkehrsanstalten hervor, als unmittelbar vor dem Weltkrieg noch in zahlreichen Fällen über die Anteile der Passivzinsen, der gesetzlichen Tilgung und Abschreibungen, sowie sogar über diejenigen der Einlagen in die unechten Spezialfonds hinaus ein von Fall zu Fall mehr oder weniger bedeutender Rest des Betriebseinnahmenüberschusses zu anderweitiger Verwendung übrigblieb, während anderseits in den beiden Stichjahren 1915 und 1920 der Rohertrag des Betriebs sehr oft, vornehmlich in der Voll- und der Gebirgsbahnkategorie, nicht einmal mehr für die Deckung der Brutto-Zinsenlast ausreichte, bzw. die Passivzinsen das bereits vorhandene Betriebsdefizit allein schon ziemlich beträchtlich vergrößerten. Später hat die finanzielle Lage der Transportanstalten aller Bahnkategorien mit Ausnahme der Vollbahnen immerhin im großen und ganzen wieder eine gewisse Besserung erfahren, doch ohne den relativ günstigen vorkriegszeitlichen Stand allgemein zurückzugewinnen oder ihn sogar zu überflügeln. Wenn sich vereinzelte Unternehmungen überhaupt nicht in diesen Rahmen einspannen lassen, so ist das gewiß immer auf besondere Umstände zurückzuführen. Z. B. hat bei der (privaten) Trambahn Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (Pos. 50) jeder der drei Hauptbelastungsposten der Gewinn- und Verlustrechnung seit 1915 fast durchwegs ein Mehr-, wenn nicht ein Vielfaches des Betriebseinnahmenüberschusses betragen, und trotzdem war das Unternehmen jederzeit finanziell verhältnismäßig günstig gestellt und zudem meist in der Lage, eine bescheidene Dividende auszurichten. Im eben zitierten Fall liegt die Ursache dieser erfreulichen Erscheinung in der ungewöhnlich guten Rendite eines „nebenbei" betriebenen Elektrizitätswerks, dessen Rohertrag auch zur Bestreitung aller durch den Trambetrieb selbst nicht gedeckten Lasten der Straßenbahn und darüber hinaus in der Regel noch für die erwähnte Dividendenausschüttung hinzureichen pflegte. Die Frage nach dem Verhältnis der für die Passivzinsen, die ge-

setzlichen Tilgungen und Abschreibungen, sowie für die Dotierung der unechten Spezialfonds insgesamt erforderlichen Aufwendungen zum Betriebsüberschuß führt natürlich immer auf die indes bereits an anderer Stelle der vorliegenden Arbeit (S. 122 ff.) beantwortete Frage nach der nominellen und der relativen Höhe dieses Betriebsertrags, bzw. -verlusts zurück.

In der mit Bezug auf die Dividendensätze einen Auszug aus der Tabelle 7, sowie hinsichtlich der totalen und der zur Dividendenzahlung verwendeten Nominalbeträge des Reingewinns ein Exzerpt aus der Tabelle 8 bildenden *Tabelle 38*, welche darüber orientiert, *inwieweit die erzielten Realgewinne der Ausschüttung von Dividenden gedient* haben, fällt vor allem auf, daß nicht sämtliche Bahnen, deren Ertragsrechnungen gemäß der Tabelle 8 mit einem Reingewinn abschließen sollten, in ihr figurieren; das ist auf den Ausschluß aller Transportanstalten mit entweder für den fraglichen Zweck zu geringen oder anderweitig verwendeten oder lediglich buchmäßigen, d. h. bloß der Abtragung früherer Fehlbeträge dienenden Reingewinnen zurückzuführen. Ueberdies bleibt besonders bemerkenswert, wie relativ zahlreich die privaten Trambahnen in sämtlichen Stichjahren vertreten zu sein pflegten, während anderseits von der Gebirgsbahnkategorie im Jahre 1915 nur ein und in der unmittelbaren Nachkriegszeit überhaupt kein Unternehmen, sowie von den Vollbahnen in den Jahren 1926 und 1930 lediglich je zwei Verkehrsanstalten in der Lage waren, ihr Gesellschaftskapital bis zu einem gewissen Grad zu verzinsen.

Die Tabelle 38 zeigt — ohne Unterschied der Stichjahre —, daß die meisten der hier in Betracht fallenden Bahnunternehmungen für die Auszahlung von Dividenden Summen verbraucht haben, welche in der Regel über die Hälfte, vorwiegend zwei Drittel bis neun Zehntel und mehr, vereinzelt sogar den ganzen Betrag des erzielten Realgewinns ausmachten; die Gelegenheit zur Aeufnung von echten Reserven ist also, wenn überhaupt, von den betreffenden Eisenbahnverwaltungen nicht in allzu ausgiebiger Weise benützt worden. Die relative Höhe des zur Verzinsung der eigenen Mittel der Verkehrsanstalten dienenden Teils des Reingewinns läßt jedoch keineswegs ohne weiteres auf den gegebenenfalls für verschiedene Kategorien des Aktienkapitals (Prioritäts- und Stammaktien oder Aktien 1., bzw. 2. Ranges) zudem eventuell ungleich festgelegten Dividendensatz schließen; an Hand der Tabelle 38 könnten dafür mancherlei Beispiele zitiert werden, so — um nur zweimal zwei gegensätzliche aufzuzählen — diejenigen der Bern-Worb-Bahn (Pos. 18a) und der Worblental-Bahn (Pos. 18b), von welchen im Jahre 1923 jene lediglich einen Viertel, diese

hingegen mehr als vier Fünftel des Reingewinns benötigte, um das Aktienkapital mit 3 Prozent zu verzinsen. Umgekehrt hatten im Jahre 1913 die Schwyzer Straßenbahnen (Pos. 52) fast neun Zehntel des Nettoerträgnisses der Gewinn- und Verlustrechnung zu einer 4prozentigen Dividende für ihr ganzes Gesellschaftskapital aufgebracht, während im gleichen Zeitpunkt ein relativ ebenso hoher Betrag bei der Rhätischen Bahn (Pos. 47) bloß zu einer Verzinsung des Prioritätsaktienkapitals von 2 % hinreichte. Die Dividendensätze selbst erweisen sich sowohl räumlich wie zeitlich als ziemlich differenziert; der höchstbeschlossene Ansatz ist mit 12 % für das ganze Aktienkapital im Jahre 1913 bei der Aigle-Leysin-Bahn (Pos. 35) feststellbar. Als Verkehrsanstalten, die während der ganzen Untersuchungsperiode ununterbrochen in der Lage gewesen sind, eine Dividende von allerdings nicht immer unverändert gebliebener prozentualer Höhe zu verabfolgen, kommen hier indes allein die Birsigtal-Bahn (Pos. 25), sowie von den privaten Trambahnunternehmungen die Neuenburger Straßenbahnen (Pos. 49), die Trambahn Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (Pos. 50), die Birseck-Bahn (Pos. 53), die Trambahn Zürich-Oerlikon-Seebach (Pos. 54), die Rheintalische Straßenbahn (Pos. 56a) und die Trambahn Basel-Aesch (Pos. 59c) in Betracht. Einheitliche Entwicklungstendenzen der Dividendensätze von Stichjahr zu Stichjahr haben sich aber auch nicht gezeigt.

Im Hinblick auf die eben zu allerletzt aufgezählte Transportanstalt — die T. B. A. —, sowie auf die Basellandschaftliche Ueberlandbahn Basel-Liestal (Pos. 59b), deren Eigentümer den Betrieb ihrer Bahnstrecken bekanntlich den Kant. Basler Straßenbahnen (Pos. 59a) verpachteten, ist insbesondere zu konstatieren, daß — gemäß der Tabelle 8 — der Pachtertrag in beiden Fällen stets den weitaus größeren Teil der Netto-Gesamteinkünfte, wenn nicht überhaupt die einzige Einnahmequelle der Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt und somit die erfolgten Dividendenzahlungen eigentlich erst ermöglicht hat.

Ob und inwieweit das Gesellschaftskapital der Privatbahnen verzinst werden konnte oder nicht, scheint keineswegs von der Entwicklung der Personalkosten abhängig gewesen zu sein; aus einer *Gegenüberstellung der Tabelle 38 mit der Tabelle* 22 kann in dieser Beziehung nämlich nichts Sicheres herausgelesen werden, indem sich diejenigen Verkehrsanstalten, deren Jahreserträgnisse gemäß jener Uebersicht die Ausrichtung einer Dividende erlaubten, in dieser Uebersicht von den anderen Transportanstalten, wenigstens was die verhältnismäßige Höhe der Ausgaben zugunsten der Bediensteten anbelangt, kaum irgendwie merklich unterscheiden.

D. Das Grundsätzliche im Rahmen der Verhandlungen über Personal-, bzw. Besoldungsangelegenheiten.

Wenn in diesem Kapitel die heikle Frage nach dem Verlauf der zwischen den Zentralverwaltungsbehörden und den Bediensteten der Transportanstalten gepflogenen Besprechungen der Personal-, bzw. Besoldungsangelegenheiten angeschnitten wird, so geschieht es nicht in der Absicht, die in jedem einzelnen Fall bis zu der mit oder ohne Mitwirkung des eidgenössischen Eisenbahndepartements schließlich zustande gekommenen Einigung vom Personal erhobenen materiellen Forderungen und von den Verwaltungen gemachten ebensolchen Zugeständnisse einer kritischen Würdigung zu unterziehen, trotzdem dafür brauchbares — namentlich kriegs- und nachkriegszeitliches — Unterlagenmaterial genug vorhanden wäre. Das Endresultat würde nämlich — davon abgesehen, daß ein solches Vorgehen viel zu weit führen müßte — letztlich im Grunde genommen doch stets das gleiche sein, weil die Verständigung zwischen den Zentralverwaltungsbehörden und den Bahnbediensteten immer irgendwo zwischen den geäußerten Begehren und den erfolgten Offerten stattzufinden pflegte, wobei die genaue Lage dieser Einigungslinie (vgl. die betreffenden definitiven Verwaltungsbeschlüsse) — sei es näher den ursprünglichen Forderungen der Funktionäre oder den ersten Zugeständnissen der Verwaltungen — praktisch allerdings nicht bloß durch die beiderseitigen wirtschaftlichen Notwendigkeiten diktiert, sondern zuweilen auch von der zwischen den beiden Gegnern augenblicklich vorhandenen machtpolitischen Situation abhängig war.

Vielmehr geht es hier darum, festzustellen, was für *Argumente* das Bahnpersonal benützt hat, um seinen Wünschen das nötige Gewicht zu verleihen, und mit was für *Gegenargumenten* die Verwaltungsbehörden aufgerückt sind, um ihre Angebote zu verteidigen, sowie nach Möglichkeit zu untersuchen, ob und inwieweit die ins Feld geführten Gründe und Gegengründe berechtigt gewesen seien. Je nachdem die Einführung vorkriegs-, kriegs- oder nachkriegszeitlicher Gehalts-, bzw. Lohnordnungen, kriegs- oder nachkriegszeitlicher, mittel- oder unmittelbarer Besoldungsreduktionen oder die Ausrichtung von Teuerungszulagen in Betracht fiel, pflegte die Argumentation, bzw. Gegenargumentation zwar eine andere, jedoch in gleicher Sache bei sämtlichen Transportanstalten prinzipiell dieselbe zu sein, was den die verschiedenen Sachgebiete in chronologischer Reihenfolge darstellenden Erörterungen insofern zugute kommt, als im allgemeinen bloß Spezialfälle besonders zitiert werden müssen.

Doch zuvor seien noch die *handelnden Personen, bzw. Organisationen* vorgestellt. Als Akteure treten einerseits in erster Linie gewöhnlich die *Vertrauensleute der Bediensteten* jedes einzelnen Bahnunternehmens, sowie anderseits bei den *Privatbahnen* deren *Direktorialbehörde* (Direktionskommission, Betriebsdirektion, Betriebsleitung) als vom Verwaltungsrat beauftragte Amtsstelle, nicht selten aber auch der *Verwaltungsrat* selbst auf, während bei den *Regieanstalten* die die betreffenden Eisenbahnbediensteten angehenden Besoldungsfragen meist gemeinsam mit entsprechenden Angelegenheiten des Personals der übrigen öffentlichen Dienste *im Rahmen parlamentarischer Verhandlungen* erledigt zu werden pflegen. — Mit dem Erstarken der Gewerkschaftsbewegung unter der schweizerischen Arbeiterschaft hat sich auch das Bahnpersonal gewerkschaftlich zusammengeschlossen. Als Verfechter der Berufs- und materiellen Interessen der Eisenbahner kommen vor allem die seit der unmittelbaren Nachkriegszeit im *Schweizerischen Eisenbahnerverband (SEV)*, bzw. in dessen elf Unterverbänden, — von welchen zwar hier, außer dem Gewerkschaftsamt ([General-] Sekretariat) des SEV vom Jahre 1920 an, vor diesem Zeitpunkt hauptsächlich bloß der *Verein Schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter (VSEA)*, d. h. der nachmalige *Verband des Personals Schweizerischer Privatbahnen und Dampfschiffgesellschaften (VPPD)* oder sogenannte *Nebenbahnerverband (VNP)*, sowie die *Arbeiterunion Schweizerischer Transportanstalten (AUST)* noch mehrmals zu nennen sein werden —, im *Verband des Personals öffentlicher Dienste (VPOD)* und in der *Gewerkschaft des christlichen Verkehrspersonals (GCV)* vereinigten, mit Ausnahme des christlichsozialen Verbandes dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund angegliederten gewerkschaftlichen Organisationen der schweizerischen Eisenbahnerschaft in Betracht. Ende 1930 zählte der SEV 37 410 beruflich aktive Mitglieder, demnach allein schon den größten Teil des Bahnpersonals; davon gehörten ungefähr 6250 Mann dem VPPD an. In demselben Zeitpunkt waren in dem zirka 16 000 Mitglieder aufweisenden VPOD 3136 meist städtische Straßenbahner organisiert, während die GCV seit ihrer Gründung im Jahre 1918 nur noch einen kleinen Teil der Eisenbahner, bis Ende des Jahres 1930 nämlich rund 2000 Bundes- und 500 Privatbahner, um ihre Fahne zu scharen vermochte. Anderseits haben sich seit 1912 ungefähr 40 Bahnverwaltungen in dem als Abwehrorganisation gegen die Gewerkschaftspolitik des Bahnpersonals gegründeten *Arbeitgeberverband Schweizerischer Transportanstalten (AGVST)* zusammengetan, dessen Zweck „in der Förderung eines gedeihlichen Zusammenarbeitens der einzelnen Verwaltungen und ihrer Angestellten, der Schlichtung allfälliger

Differenzen und Streitigkeiten zwischen den Verwaltungen und ihren Angestellten auf friedlichem Wege, der Bekämpfung unberechtigter Forderungen, insbesondere von Personalausständen, Boykottierungen usw."[1] besteht. Der seit dem Jahre 1889 existierende, im Jahre 1924 in Verband Schweizerischer Transportanstalten umgetaufte, fast sämtliche Bahnverwaltungen umfassende frühere Verband Schweizerischer Sekundärbahnen beschäftigt sich nicht mit solchen Fragen, sondern seine Aufgabe besteht vornehmlich „in der gemeinsamen Besprechung technischer, administrativer und legislativer Angelegenheiten des Bahnbaus und -betriebs, sowie in der Wahrung der gemeinsamen Interessen gegenüber den Behörden"[2]. Aehnlich steht es übrigens bei dem weniger bedeutsamen Verband Schweizerischer Drahtseilbahnen.

Eine Spezialkategorie von gelegentlich eingreifenden Akteuren setzt sich aus dem Eidgenössischen Eisenbahndepartement als Aufsichtsbehörde und aus den zuständigen Organen der sogenannten Eisenbahnkantone zusammen; von ihr wird weiter unten noch besonders die Rede sein.

§ 1: Die Einführung neuer Besoldungsordnungen vor dem Weltkrieg.

Zuverlässige Unterlagen, aus welchen die nach der Meinung des Bahnpersonals, bzw. seiner Vertreter für die Notwendigkeit der Inkraftsetzung neuer Gehalts- und Lohnreglemente sprechenden, sowie die eventuell nach Ansicht der Bahnverwaltungen dagegen zeugenden Gründe hervorgehen, existieren zwar mit Bezug auf die Vorkriegszeit lediglich in sehr spärlicher Zahl, d. h. für die Schweizerischen Bundesbahnen (aus dem Jahre 1909), die vormalige Thunersee-Bahn, bzw. nunmehrige Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS samt mitbetriebenen Linien (1911), die Freiburg-Murten-Ins-Bahn (1907), die Südost-Bahn (1904), die Birsigtal-Bahn (1913) und die Rhätische Bahn (1905); sie genügen jedoch trotzdem, um zu zeigen, mit was für Mitteln jene Lohnbewegungen durchgeführt worden sind.

Zum besseren Verständnis der damaligen ökonomischen Lage der Eisenbahnbediensteten mag dienen, daß sich die Wirtschaft bis kurz vor dem Weltkrieg im Aufschwung befunden hat. Es ist darum keineswegs verwunderlich, wenn die Bestrebungen des Personals allgemein auf eine der Verteuerung der Lebenshaltungs-

[1] Vgl. H. Riniker, Entstehung und volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizerischen Eisenbahnverbände. Zürich/Wallisellen 1930. Seite 176.

[2] Vgl. H. Riniker, a. a. O., Seite 164.

kosten entsprechende Erhöhung der Gehalts- und Lohnansätze in den zumeist damals bereits bestehenden Besoldungsreglementen hinzielten und aus diesem Grund das Argument der gesteigerten Preise für lebenswichtige Nahrungsmittel, Bekleidung und Wohnungsmiete usw. in den betreffenden Eingaben der großen Personalvereine an die Zentralverwaltungsbehörden der Transportanstalten im Vordergrund standen. Da es noch keine eigentliche Statistik der Lebenshaltungskosten — etwa im Sinne derjenigen des VSK oder des BIGA — gab, stützten sich die Verfechter der Interessen der Eisenbahnerschaft dabei in vielleicht nicht immer ganz einwandfreier Weise auf für frühere Jahre erfolgte Preiserhebungen von sonstigen Gewerkschaften, Konsumvereinen oder Privaten. Es wurde gesagt, die notbehelfsmäßig zugestandenen Teuerungszulagen reichten nicht aus, und überdies, die Gehalts-, bzw. Lohnerhöhungen seien durch die infolge der Verkehrszunahme wachsende dienstliche Beanspruchung der Bahnfunktionäre gerechtfertigt. Gegebenenfalls enthielten die Eingaben auch einen Hinweis auf die steigenden Betriebseinnahmen des Unternehmens, oder die ungünstige finanzielle Lage der Transportanstalten wurde zwar, wie hinsichtlich der FMA, anerkannt, aber zugleich — bei der RhB übrigens unabhängig davon — betont, es handle sich faktisch um eine Staatsbahn, für die der geschäftliche Standpunkt nicht allein ausschlaggebend sein dürfe. Auf das gute Beispiel anderer Bahnen ist zuweilen ebenfalls, doch nicht durchwegs hingewiesen worden.

Die Bahnverwaltungen haben sich anscheinend der Argumentation des Bahnpersonals gegenüber verschieden verhalten. Die Zentralverwaltungsbehörden der SOB, beispielsweise, gaben allerdings den für deren Bedienstete eingetretenen Kaufkraftverlust zu, machten jedoch geltend, das Personal beurteile die finanziellen Verhältnisse des betreffenden Unternehmens zu optimistisch, indem die Erfüllung seiner Wünsche die Kreditwürdigkeit der SOB erschüttern werde. Anderseits hat z. B. der Verwaltungsrat der BTB die Beweisführung der Gewerkschaft, unter Hinweis auf die bereits entrichteten Teuerungszuschläge und Gratifikationen, sowie auf die zu gewärtigende weitere Betriebsausgabenerhöhung, dadurch zu entkräften versucht, daß er die gesteigerte dienstliche Inanspruchnahme der Funktionäre bestritt und überdies an Hand einer anderen Preisstatistik als derjenigen des Personals dartun wollte, die Kosten der Lebenshaltung seien unverändert geblieben, wenn nicht gar gesunken, was in den Jahren 1913 und 1914 tatsächlich zutraf; gleichwohl sollten indes die Bediensteten an der zu erwartenden günstigen Entwicklung der Betriebseinnahmen auch fürderhin teilnehmen.

Wie gegensätzlich auch die Auffassungen der Verwaltungsbehörden und der Eisenbahnerschaft über die Dringlichkeit der Einführung neuer Gehalts-, bzw. Lohnreglemente in der unmittelbaren Vorkriegszeit gewesen sein mögen und wie wenig Quellenmaterial darüber zur Verfügung steht, so scheint der gewerkschaftliche Standpunkt immerhin mehr innere Ueberzeugungskraft besessen zu haben, denn die Zahl der just in jenen Jahren, und zwar überall auf der Basis friedlich verlaufener Verhandlungen, erlassenen Besoldungsordnungen ist keineswegs unbeträchtlich.

§ 2: Die kriegszeitlichen, direkten und indirekten Besoldungsreduktionen.

Was die kriegszeitlichen Sparmaßnahmen der Bahnverwaltungen anbelangt, so sind die die von den Verwaltungsbehörden und vom Bahnpersonal zitierten Beweisgründe dafür, bzw. dawider enthaltenden Quellen in nur um ein geringes größerer Anzahl nutzbar als für die vorkriegszeitlichen Lohnbewegungen, indem sie bloß für die Südost-Bahn, die Sihltal-Bahn, die Rechtsufrige Thunersee-Bahn, die Aarau-Schöftland-Bahn, die Wynental-Bahn, die Frauenfeld-Wil-Bahn, die Wengernalp-Bahn, die Jungfrau-Bahn, die Stansstad-Engelberg-Bahn, die Rorschach-Heiden-Bergbahn und die Rhätische Bahn zur Verfügung stehen, jedoch auch da den Anforderungen immerhin zu genügen vermögen.

Vorerst ist daran zu erinnern, daß die gute Wirtschaftskonjunktur im Jahre 1913 eben abzuklingen begonnen hatte, als im August 1914 der Weltkrieg ausbrach, welcher der sinkenden konjunkturellen Entwicklungstendenz ein Ende setzte, d. h. zunächst zu einer Verknappung der Nahrungsmittel führte, damit deren weiteren Preisfall stoppte, sowie später eine zunehmende allgemeine Verteuerung der Kosten der Lebenshaltung zur Folge hatte. Bei den Eisenbahn-Transportanstalten bestand die erste unmittelbare Kriegswirkung überall in einer allerdings lediglich vorübergehenden, mit einem entsprechend starken Rückgang der Betriebseinnahmen verbundenen Verkehrsstockung, die naturgemäß bei den fast ausschließlich auf den Fremden-, bzw. Touristenverkehr angewiesenen Gebirgsbahnen relativ lange dauerte und tiefgreifend war, während anderseits die finanziellen Verbindlichkeiten sämtlicher Verkehrsunternehmungen unverändert blieben. Das Bestreben der Bahnverwaltungen, für den Betriebseinnahmenausfall durch Sparmaßnahmen — auch auf den Personalkosten — einen Ausgleich zu schaffen, scheint darum vom bahnseitigen Standpunkt aus ohne weiteres begreiflich, und zwar besonders dann, wenn die geplanten Einschränkungen, wie es tatsächlich überall der Fall zu sein pflegte, mit dem Hinweis auf die Notlage

der Verkehrsanstalten, speziell auf das Unvermögen der Verwaltungsbehörden, den Zinsverpflichtungen nachzukommen und die Dotierung der Spezialfonds, unbedingt natürlich diejenige des gesetzlichen Erneuerungsfonds, ordnungsgemäß vorzunehmen, begründet wurden. Jede derartige Maßnahme, sei es in der Form der Sistierung der periodischen reglementarischen Dienstalterszulagen oder als direkte Besoldungskürzung, bedeutete für die betroffenen Funktionäre aber selbstverständlich einen Bruch der die Gehalts-, bzw. Lohnordnung als integrierenden Bestandteil enthaltenden persönlichen Anstellungsverträge, sofern diese nicht rechtzeitig gekündigt wurden; die *sofortige* Auflösung der Dienstverträge aus wichtigen Gründen[1] kam nämlich trotz der durch den Kriegsausbruch plötzlich veränderten Verhältnisse nicht in Frage, weil es nicht angeht, das im Eisenbahndienst verbliebene Personal rechtlich schlechter zu behandeln als die obligatorischen, im Gesetz ausdrücklich *nicht* als wichtigen Kündigungsgrund anerkannten Militärdienst leistenden Funktionäre[2], sowie weil die Anordnung und der Eintritt der allgemeinen Mobilisation kaum in irgendeinem der damals laufenden Anstellungsverträge als Anlaß zum einseitigen Rücktritt vom Vertragsverhältnis speziell genannt gewesen sein dürfte. Die Einsparungen an den Personalkosten beabsichtigenden Bahnverwaltungen pflegten aber auch meist die Dienstverträge nicht einfach auf den nächstmöglichen Zeitpunkt zu kündigen, sondern vielmehr für den Fall anzudrohen, daß sich das durch die unbestreitbare Tatsache des unvermittelten bedeutenden Einnahmenrückgangs aus seiner vorkriegszeitlichen Angriffsstellung plötzlich in die Verteidigungsstellung zurückgedrängte Personal nicht auf gütlichem Wege zu Verhandlungen über das Ausmaß der Besoldungsreduktion herbeilasse oder die schon beschlossenen Kürzungsansätze nicht freiwillig annehmen wolle. Die Verwaltungsbehörden der Sihltal-Bahn, der Wengernalp-Bahn und der Jungfrau-Bahn haben indes vorsorglicherweise die Anstellungsverträge mit den Bediensteten baldmöglichst aufgelöst, um ihre Handlungsfreiheit zurückzugewinnen; bei der Sihl-TB ist es aber dabei geblieben und der betreffende Beschluß widerrufen worden, sobald sich die wirtschaftliche Lage des Unternehmens als nicht mehr ernstlich gefährdet erwies. Ein derartiges Vorgehen der Zentralverwaltungsorgane ist für das Personal zwar das schmerzlichere, weil es dieses in Unsicherheit über seine Zukunft stürzt; jedoch schafft es von

[1] Vgl. Art. 352 des Obligationenrechts vom 30. März 1911/18. Dezember 1936.

[2] Vgl. Art. 352, Abs. 3, des Obligationenrechts vom 30. März 1911/18. Dezember 1936.

Anfang an eine rechtlich einwandfreie Situation. Umgekehrt pflegten sich die Bediensteten, vor die Wahl gestellt, entweder eine Besoldungsreduktion anzunehmen oder die Anstellungsverträge aufgekündigt zu erhalten und entlassen zu werden, begreiflicherweise in der Regel eher für die erstgenannte, für sie das weitaus kleinere Uebel bildende Maßnahme zu entscheiden, insbesondere wenn von der Verwaltung für den Fall des Wiederanstiegs der Betriebseinnahmen eine wenigstens partielle Rückerstattung der vorgenommenen mittel-, bzw. unmittelbaren Abzüge in Aussicht gestellt worden ist. Das Verhalten der Zentralverwaltungsorgane gegenüber dem Personal dürfte natürlich um so unerbittlicher gewesen sein, je schlechter die Verkehrsanstalten bereits vor dem Weltkrieg finanziell situiert waren, wie z. B. die Frauenfeld-Wil-Bahn.

Immerhin haben die Bahnfunktionäre der Vollziehung ergangener einschlägiger Verwaltungsbeschlüsse bisweilen auch erfolgreichen Widerstand geleistet, so bei der Rorschach-Heiden-Bergbahn und der *Rhätischen Bahn.* Während der Fall der RHB jedoch still liquidiert wurde, hat derjenige der RhB seinerzeit viel Staub aufgewirbelt und ist deshalb besonders interessant, weil er zunächst im Frühjahr 1916 durch einen die Auffassung des Bahnpersonals in sehr weitgehendem Maß schützenden Einigungsvorschlag des Bundesrates seine vorläufige, sowie erst im Herbst 1917 durch einen entsprechenden bundesrätlichen Schiedsspruch seine endgültige Erledigung fand. Bereits im Monat September 1914 hatte die Verwaltung der RhB mit dem Hinweis auf die infolge des Weltkrieges eingetretenen finanziellen Rückschläge u. a. — was indes hier allein wesentlich ist — ohne Vertragskündigung die Sistierung der periodischen reglementarischen Dienstalterszulagen ab 1. Januar 1915 verfügt, im übrigen aber zugesagt, die Einkommensverhältnisse der Bediensteten bis auf weiteres nicht anzutasten. Das Personal ließ sich diese lediglich relativ wenig fühlbare Einschränkung seiner vertraglich zugesicherten Ansprüche, anscheinend aus Einsicht in die augenblicklichen Notwendigkeiten, zunächst protestlos gefallen. Sobald jedoch im Sommer 1915, als die Erhöhung der Lebensmittelpreise gemäß dem VSK-Index im Kanton Graubünden schon 30 % betrug, ruchbar wurde, die Verwaltung plane, offenbar unter dem Druck parteipolitischer Beeinflussung, eine direkte Gehalts-, bzw. Lohnreduktion, legten die verschiedenen, sich auch auf die RhB erstreckenden Eisenbahnergewerkschaften sofort gegen derartige Absichten Verwahrung ein, indem sie im Vertrauen auf das bis dahin wiederholt bezeugte Verständnis der Verwaltungsbehörden für die Besoldungsange-

legenheiten des Personals den Verwaltungsrat an die Unversetzlichkeit der abgeschlossenen Anstellungsverträge und damit an die Möglichkeit, die (vorgesehenen) Abzüge rechtlich zu beanstanden, an das mit dem Verzicht auf die Dienstalterszulagen von den Funktionären bereits gebrachte Opfer und die schon eingetretene Verteuerung der Lebenshaltungskosten erinnerten, sowie im übrigen hauptsächlich betonten, es könne noch anderweitig gespart werden und die RhB besitze zur Deckung der Fehlbeträge genügende Reserven. Das Gerücht wurde gleichwohl Wirklichkeit: Der Verwaltungsrat faßte tatsächlich einen Beschluß über die Durchführung von direkten Einkommensreduktionen. Noch bevor dessen Inhalt auch den einzelnen Bediensteten bekanntgegeben werden konnte, machten die Eisenbahnergewerkschaften gemeinsam in einer zweiten Eingabe an Verwaltungsrat und Direktion der RhB an neuen Beweisgründen im wesentlichen geltend, die durch die beschlossenen Besoldungskürzungen im Betrieb erzielbaren Einsparungen seien verhältnismäßig unbeträchtlich, die finanzielle Lage des Unternehmens werde von der Verwaltung zu pessimistisch beurteilt, und für den unerschütterten Kredit der RhB zeuge der Umstand, daß das vor kurzem begebene, nun für die Realisierung der Reserven verwendbare Anleihen (in der Höhe von 10 Millionen Franken) glatt habe untergebracht werden können, weshalb die Verwaltung der RhB, das Beispiel anderer, unter ähnlichen Voraussetzungen existierender Transportanstalten befolgend, von (unmittelbaren) Gehalts-, bzw. Lohnreduktionen absehen möge. Nachdem inzwischen resultatlose Verhandlungen stattgefunden und die Verwaltungsbehörden der RhB in einer dienstlichen Mitteilung ebenfalls unter Zitierung des Vorgehens anderer Privatbahnen an das Solidaritätsgefühl der Bediensteten appelliert, die Finanzlage ihres Unternehmens in den düstersten Farben gemalt, sowie u. a. speziell darauf hingewiesen hatten, das Zehnmillionen-Anleihen führe zu einer erheblichen Mehrbelastung des Zinsenkontos, riefen die Eisenbahnergewerkschaften schließlich im Winter 1915, als seitens der Verwaltung auch noch eine Anzahl vorsorglicher Vertragskündigungen ergangen war, die Vermittlung des Bundesrates, bzw. des Vorstehers des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements an. Dieser, Dr. L. Forrer, ließ sich den Standpunkt und die Beweisgründe beider Parteien in zwei getrennten Konferenzen vortragen und machte danach am 1. März 1916 einen von beiden Teilen vorbehaltlos angenommenen Vermittlungsvorschlag, der den Wünschen des Personals im wesentlichen — Verzicht der Verwaltung auf die direkte Besoldungsreduktion und die vorsorglichen Vertragskündigungen — Rechnung trug; die Einstellung der periodischen reglementarischen Gehalts-, bzw.

Lohnerhöhungen wurde dagegen nicht beanstandet, weil sie, wie Forrer meinte, nach dem Wortlaut der entsprechenden anstellungsvertraglichen Bestimmung (Art. 3: „Die Steigerung erfolgt gemäß der *jeweilen* gültigen Gehaltsordnung") nicht rechtswidrig war. Als im Sommer des Jahres 1917 zwischen Verwaltung und Bediensteten der RhB u. a. erneut Meinungsverschiedenheiten über die Wiederausrichtung der sistierten Dienstalterszulagen entstanden waren und sich jetzt jene vereinbarungsgemäß um einen Entscheid an den Bundesrat wandte, kam der am 4. August 1917 gefällte bundesrätliche Schiedsspruch auch diesmal den Begehren des Personals weit entgegen.

Der Fall der Rhätischen Bahn gelangte mit Absicht so ausführlich zur Darstellung, denn er ist für den Verlauf der Verhandlungen zwischen den Repräsentanten der Verwaltungsbehörden und denjenigen der Eisenbahnerschaft außerordentlich instruktiv, wenn sich dieser auch meist nicht in gleicher Weise zugespitzt hat. — Mit Rücksicht auf die Hinweise beider Parteien auf die Beispiele anderer Transportanstalten dürfte es keineswegs unangebracht sein, für einige Verkehrsunternehmungen, an die Verwaltung und Personal der RhB dabei wohl gedacht haben mochten, die Beträge der Betriebseinnahmen, bzw. der wichtigsten Belastungsposten der Gewinn- und Verlustrechnung (Passivzinsen, gesetzliche Tilgungen und Abschreibungen, sowie Einlagen in die Spezialfonds) in den Jahren 1913 und 1915 untereinander und mit den entsprechenden Zahlen für die RhB zu vergleichen; es resultiert dann z. B. folgendes Bild:

Nominalbeträge in tausend Franken:

Bahnen (Initialen)	*Betriebseinnahmen:*			*Ertragsrechnungs-Lasten:*		
	1913	*1915*	*Veränderung*	*1913*	*1915*	*Veränderung*
	Fr.	Fr.	in %	Fr.	Fr.	in %
SBB	212721,3	176271,3	—17,4	82575,1	77184,1	— 6,5
BLS	3394,4	3748,9	10,6	4406,6	5267,2	17,7
EB	1147,0	1186,5	3,5	218,6	240,1	10,1
MThB	455,9	344,5	—29,0	206,3	193,2	— 6,3
BOB/SPB	988,4	162,5	—83,6	368,1	312,8	—15,0
WAB	965,5	86,3	—91,1	260,8	299,8	14,5
JB	938,3	120,0	—87,2	563,2	637,1	13,1
StEB	447,6	178,2	—60,3	155,3	85,3	—45,2
RhB	8839,5	4789,0	—45,8	3635,9	3222,2	—11,3

In der ersten Gruppe figurieren Transportanstalten, deren Verwaltungsbehörden sich mit einem die Sistierung der periodischen Dienstalterszulagen anordnenden Beschluß begnügten oder überhaupt keine Sparmaßnahmen auf den Personalausgaben trafen (MThB), in die zweite hingegen sind Verkehrsunternehmungen aufgenommen, bei welchen nicht allein indirekte, sondern auch — ziemlich starke — direkte Besoldungsreduktionen stattgefunden haben. Von den der ersten Gruppe angehörenden Bahnen weisen zwei von 1913 bis 1915 nicht unbedeutende Rückgänge, die anderen beiden aber eine leichte Zunahme der Betriebseinkünfte auf; die Entwicklung der hauptsächlichsten Brutto-Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgte von Fall zu Fall zwar in derselben Richtung wie diejenige der Betriebseinnahmen, doch trat die hier günstige Abwärtsbewegung bei weitem nicht ebenso ausgeprägt, die Aufwärts-, d. h. die ungünstige Bewegung dagegen viel stärker zutage. Bei den Transportanstalten der zweiten Gruppe ist durchwegs der größere, bzw. größte Teil — bestenfalls drei Fünftel — der unmittelbar vorkriegszeitlichen Einkünfte aus dem Betrieb verloren gegangen, während die drei Hauptbelastungsposten der Ertragsrechnung trotz gewisser Verschiebungen nach oben, bzw. unten wenigstens in drei Fällen als Ganzes, an der Abnahme des rohen Betriebsertrages gemessen, relativ stabil geblieben sind und lediglich bei der Stansstad-Engelberg-Bahn den Rückgang der Verkehrseinnahmen bis auf einen Viertel aufzuwiegen vermochten. All diesen Feststellungen gegenüber hat die Rhätische Bahn von 1913 bis 1915 auf den Betriebseinkünften eine Einbuße von beinahe der Hälfte des unmittelbar vorkriegszeitlichen Betrages erlitten, während die bedeutendsten Bruttolasten in der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengenommen gleichzeitig um etwas mehr als einen Zehntel leichter geworden sind, und zwar bei einem um ziemlich genau 30 % höheren Betrag der Passivzinsen infolge des im ganzen mehr als den doppelten Prozentsatz ausmachenden Rückgangs der gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen, sowie der Einlagen in die Spezialfonds. Hält die Verminderung der Betriebseinnahmen also bei der RhB zwischen den entsprechenden Ergebnissen für die übrigen zitierten Fälle ungefähr die Mitte, so dürfte hieraus, trotz der leichten Entlastung der Ertragsrechnung, außer auf die Sistierung der periodischen Dienstalterszulagen auf die Durchführung einer gemäßigten direkten Besoldungsreduktion für die Bediensteten der RhB geschlossen werden können; wenn faktisch bloß jene angeordnet worden ist, so wird damit der weiter oben (S. 174 ff.) skizzierte Verlauf der Verhandlungen mit den Verwaltungsorganen auch noch von einer anderen Seite her zum unbestreitbaren Erfolg des Personals der

Rhätischen Bahn, bzw. seiner gewerkschaftlichen Organisationen gestempelt. Die Tabelle 10 zeigt übrigens, daß der Bestand der bedingt oder unbedingt zu Besoldungszwecken verwendbaren Spezialfonds der Rhätischen Bahn (Pos. 47) von 1913 bis 1915 sogar ein wenig gestiegen ist, während die erst nach erfolgter Aenderung der Zweckbestimmung dafür verfügbaren Reserven allerdings um mehr als einen Viertel abgenommen haben.

§ 3: Die Ausrichtung der Teuerungszulagen.

Vor allem ist die Tatsache zu konstatieren, daß die sich während der Periode kriegszeitlicher Gehalts-, bzw. Lohnkürzungen gegebenenfalls überall defensiv verhaltenden Bahnbediensteten, bzw. Eisenbahnergewerkschaften von demjenigen Zeitpunkt an, in welchem die durch den Ausbruch des Weltkrieges verursachte enorme Verteuerung der Lebenshaltungskosten fühlbar zu werden begann — d. h. seit dem Jahre 1915 —, von neuem die vorteilhaftere Rolle des Angreifers zugewiesen bekamen, die Bahnverwaltungen jedoch wiederum die gegenteilige spielen mußten.

Damit die von den Bahnfunktionären, bzw. den Gewerkschaften zur Begründung ihrer Begehren nach Teuerungszulagen vorgebrachten Argumente, sowie die von den Verwaltungsbehörden zur Verteidigung ihrer Stellung ins Feld geführten Gegenargumente richtig eingeschätzt zu werden vermögen, ist im Hinblick auf die Entwicklung der Teuerung vorauszuschicken, daß gemäß dem allerdings erst in der Nachkriegszeit für die zurückliegenden Jahre zunehmender Lebenshaltungskosten interpolierten *BIGA-Index* die Brenn- und Leuchtstoffkurve ihren Kulminationspunkt schon im Jahre 1918 überschritten hat, um bis 1920 langsam und dann schnell abzusinken, während die Nahrungsmittelkurve ihre höchsten Werte fast gleichmäßig in den Jahren 1919 und 1920, sowie die Bekleidungskurve die ihrigen im Jahre 1920 aufwies; die Mietindexkurve hingegen ist von 1915 an langsam, aber stetig gestiegen, ohne indes — trotz ihres relativ beträchtlichen Gewichts im Rahmen des Gesamthaushalts — bis nach 1919 größere Bedeutung zu gewinnen: Der Verlauf der Gesamt-Indexkurve als der Resultante der erwähnten Teilindexkurven ähnelt stark demjenigen der Preisentwicklung der Lebensmittel, kulminiert aber ganz deutlich erst im Jahre 1920. — Anderseits vermochten die Bahnverwaltungen die Einkünfte aus dem Verkehr nicht unbedingt nach Gutfinden zu steigern, denn einmal waren sie durch die in den einschlägigen, die betreffenden Konzessionsbestimmungen ergänzenden kriegs- und unmittelbar nachkriegszeitlichen Bundes-, bzw. Bundesratsbeschlüssen festgelegten Maximal-Tarifansätze gebunden, und des weiteren hing der Umstand, wieviel die Tax-

erhöhungen innert den erlaubten Grenzen ausmachen durften, ohne einen Verkehrsrückgang im Gefolge zu haben, bei jedem Unternehmen vom Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung, sowie davon ab, inwieweit dieser nicht auch noch andere wirksam konkurrenzfähige Transportmittel zur Verfügung standen; abgesehen von der schon im vornherein maßgebenden finanziellen Lage der Bahnen erklärt es sich im wesentlichen hieraus, weshalb sozusagen sämtliche Verwaltungen — in Anbetracht der amtlich festgestellten, von keiner Seite bestrittenen Teuerung — die prinzipiell bis 1920 immerhin meistens als berechtigt anerkannten Forderungen des Personals nach Teuerungszulagen nicht voll berücksichtigen konnten.

Gab es demnach über das Vorhandensein einer gegenüber dem Vorkriegsstand im Zeitverlauf zunehmenden Verteuerung der Lebenshaltungskosten zwischen Bahnverwaltungen und -personal nirgends Meinungsverschiedenheiten, so war allerdings anfänglich die Ansicht ziemlich verbreitet, der Weltkrieg und somit auch die Teuerung seien nur von kurzer Dauer; die Verwaltungsbehörden achteten deshalb nicht sonderlich darauf, ob der eingetretene Reallohnverlust den übrigens an ihre gesicherte Lebensstellung erinnerten Bahnbediensteten durch die Teuerungszulagen voll ausgeglichen werde, und das Personal pflegte — wenigstens vorläufig — ebenfalls keinen speziellen Wert hierauf zu legen, insbesondere wenn die finanzielle Lage des Unternehmens schon vor dem Weltkrieg ungünstig, wenn nicht sogar ausgesprochen schlecht war. Zwar entstanden im Jahre 1919 vielfach Differenzen, indem die Verwaltungen, gestützt auf die z. T. sinkenden Lebensmittelpreise, die Teuerungszulagen nicht mehr erhöhen zu müssen glaubten, während die Eisenbahnergewerkschaften einmal betonten, daß andere, ebenso wichtige Nahrungsmittel immer noch im Preise stiegen, sowie zudem hervorhoben, die Wohnungsmieten und die Steuern setzten ihre steigende Tendenz desgleichen fort, wozu immerhin bemerkt werden muß, daß die Steuerbelastung des Personals nicht nur infolge der veränderten Steuergesetzgebung wuchs, sondern auch, weil das Gesamt-Diensteinkommen der ausgerichteten Teuerungszulagen halber wesentlich größer geworden war; der Standpunkt der Bahnfunktionäre, bzw. ihrer Gewerkschaften scheint immerhin gesiegt zu haben, denn soweit Teuerungszulagen im Jahre 1919 oder noch später verabfolgt wurden, haben sie ihren Höchststand meist erst in den Jahren 1920 und 1921 erreicht. Seitens der Verwaltungen dürfte dieses Nachgeben vielfach in Erinnerung an den beinahe ausnahmslos verspäteten Beginn der Ausrichtung von Teuerungszulagen erfolgt und vom Personal mit dem Hinweis auf den nunmehrigen Zwang zur

nachträglichen, bis dahin notgedrungenermaßen unterlassenen Anschaffung von Kleidern und Wäsche herbeigeführt worden sein. Die den Transportanstalten kurz nach dem Weltkrieg allgemein aus der Verkürzung der Arbeitszeit der Bediensteten erwachsenen zusätzlichen Betriebskosten haben die Bahnverwaltungen ursprünglich nicht weniger zur Zurückhaltung in der Bemessung der Teuerungszulagen veranlaßt als der stationär gewordene Nahrungsindex; in Verwaltungskreisen bestand offenbar auch die Meinung, die Ausrichtung größerer Zuschläge zu den reglementarischen Einkommensbezügen sei den Bestrebungen zur Verbilligung der Lebenshaltungskosten hinderlich. Obwohl den so eingestellten Verwaltungsbehörden auch vorgeworfen werden konnte, sie seien im Hinblick auf die Erhaltung eines Bestandes von leistungsfähigen und arbeitsfreudigen Funktionären je länger desto mehr daran interessiert, deren Reallohnverlust möglichst auszugleichen, ist doch anderseits wieder zu beachten, daß gerade im Jahre 1919 infolge der schrittweise durchgeführten Aufhebung der Lebensmittelrationierung der auf dem Personal lastende Druck nachzugeben begann, sowie daß die Bediensteten an der verbilligten Lebensmittelbeschaffung teilnehmen konnten und namentlich bei den größeren Verkehrsunternehmungen zum Zweck der der Selbstversorgung mit Gemüse und Kartoffeln Land zur Verfügung gestellt erhielten.

Die Teuerungszulagen sind bekanntlich in der Regel einmal nach *Zivilstand und Familiengröße* der Funktionäre, sowie ferner nach dem *Bemessungsverfahren* unterschiedlich ausgerichtet worden. Mit welchen Gründen die Bahnverwaltungen und das Bahnpersonal sowohl die bei Berücksichtigung des Zivilstandes und der Familiengröße faktisch bezahlten *Soziallöhne* wie auch gewisse Bemessungsmethoden teils zu befürworten und teils abzulehnen pflegten, kann nicht für jedes Kriterium getrennt, sondern muß wegen ihres partiellen Zusammenhanges für beide gemeinsam, bzw. nebeneinander zur Darstellung gelangen. Das Vorgehen des Eisenbahnpersonals, bzw. der Gewerkschaften beim Anhängigmachen der Forderungen nach Teuerungszulagen ist keineswegs immer dasselbe gewesen, doch scheinen anfänglich zumeist Einheits-, d. h. ohne Unterschied des Zivil- und des Familienstandes, sowie der Grundbesoldungshöhe zu verabfolgende Zulagen begehrt worden zu sein, und zwar, da sich die Teuerung bei den niedrig besoldeten Funktionären stets am stärksten bemerkbar machte, mit der Begründung, daß derart dem mit steigendem reglementarischem Gehalt, bzw. Lohn sinkenden Ausmaß des eingetretenen Reallohnverlusts am ehesten Rechnung getragen werden könne. Dieses System ist solange mit Nutzen anwendbar, als die den

untersten und die den obersten Personalkategorien entrichteten Grundbesoldungen nicht allzuweit auseinanderliegen. Wo diese Voraussetzungen jedoch, wie vor allem bei den großen Transportanstalten, nicht zutrifft, widerspricht die Verabfolgung von Einheitszulagen unzweifelhaft der Tatsache, daß das (gesamte) Diensteinkommen als Aequivalent der Arbeitsleistung zu betrachten und die Qualität der Arbeit bei der Besoldungsbemessung zu berücksichtigen sei. Eine nach festem Prozentsatz ermittelte, für die unteren Personalkategorien durch Familien- und Kinderzulagen ergänzte Grundzulage vermag dann dem Zweck des Teuerungsausgleichs weit besser zu entsprechen, wobei mit der beschränkten Zuerkennung von Sozialzuschlägen dem Einwand begegnet wird, durch die prozentuale Zulage allein werde das sogenannte Engelsche Gesetz — wonach im wesentlichen mit zunehmendem Arbeitseinkommen der verhältnismäßige Anteil der Ausgaben für Lebensmittel sinkt — mißachtet und den oberen Personalkategorien relativ mehr zugemessen. Die ihr Zulagensystem dergestalt verteidigenden Bahnverwaltungsbehörden — namentlich auch der Bundesrat und die leitenden Zentralorgane der Schweizerischen Bundesbahnen — haben überdies zutreffenderweise betont, durch die zu schablonenhaften Einheitszulagen werde der organische Aufbau der Besoldungsordnungen, bzw. -gesetze zerstört, sowie der notwendige Unterschied in der Vergütung der Arbeitsleistung teils aufgehoben und teils verringert, was nicht geeignet wäre, dem Staat, bzw. den Unternehmungen tüchtige Arbeitskräfte zu erhalten; die Familien- und die Kinderzulagen seien allerdings nur vorübergehend gedachte Notunterstützungen. Die Bahnbediensteten scheinen in Würdigung sämtlicher Beweisgründe der fraglichen Verwaltungen nachgegeben zu haben, denn sie pflegten diesen gegenüber ihre Forderungen vielfach — d. h. soweit es sich nicht etwa um Nachteuerungszulagen handelte — in irgendwelcher Form nach dem Zivilstand der Funktionäre abgestuft und in prozentualen Ansätzen zu stellen, wenn vielleicht auch keineswegs von der völligen Einwandfreiheit eines solchen Zulagensystems überzeugt, weil damit immer noch die praktisch meistens verwirklichte Gefahr des nicht zu unterschätzenden Mißstandes unweigerlich verknüpft ist, daß ein Untergebener mit kinderreicher Familie ein größeres Diensteinkommen empfangen kann als sein lediger, bzw. verheirateter, aber nur eine kleine Familie besitzender Vorgesetzter. Bahnverwaltungen und -personal sind allerdings insoweit einig gewesen, als beide vor der Einführung einer neuen, nachkriegszeitlichen Gehalts-, bzw. Lohnordnung zur möglichsten Erleichterung des Uebergangs den Wegfall der Sozialzuschläge wenn nicht überhaupt, so doch in der Form der Fa-

milienzulage als notwendig erachteten. Was speziell die Begehren des Personals der Schweizerischen Bundesbahnen im Verein mit dem Föderativverband eidgenössischer Beamten, Angestellten und Arbeiter nach der Zuerkennung von Ortszulagen zum Zweck des Ausgleichs der örtlichen Verschiedenheiten in den Kosten der Lebenshaltung anbetrifft, so erklärten sich der Bundesrat und die Verwaltungsbehörden der SBB sofort grundsätzlich damit einverstanden, da auf diesem Wege — wie, nebenbei bemerkt, auch mit Hilfe der Sozialzuschläge — Einsparungen erzielbar waren, und zwar trotzdem die Ermittlung der zu verabfolgenden Beträge anfänglich aus Mangel an zuverlässigen Berechnungsgrundlagen mit gewissen Schwierigkeiten — in der gegenseitigen Abgrenzung von städtischen und ländischen Verhältnissen — verbunden schien.

Die Bahnfunktionäre, bzw. ihre Gewerkschaftsorganisationen haben begreiflicherweise besonders hartnäckig auf der Erfüllung ihrer Begehren dort beharrt, wo sie schon die vorkriegszeitlichen Gehälter und Löhne — meistens mit Recht — als mehr oder weniger unzureichend empfanden. Von 1919 an ist es auch wiederholt geschehen, daß sie die Verwaltungsbehörden gewisser Bahnen auf den Bundesbeschluß über Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmungen, vom 18. Dezember 1918, aufmerksam machten oder sogar — mit Hinweis auf den erwähnten Gesetzeserlaß — selbst Schritte unternahmen, um den Bund, sowie die interessierten Kantone und Gemeinden zur finanziellen Beihilfe an die betreffenden Verkehrsanstalten zu veranlassen. In diesem Zusammenhang muß insbesondere die Bernina-Bahn genannt werden, welche hinsichtlich der Möglichkeit, den Winterbetrieb durchzuführen, außerordentlich stark, wenn nicht ausschließlich von derartiger Unterstützung, allerdings nicht auf Grund des obigen Bundesbeschlusses, abhängig gewesen ist. Anderseits wiesen die Verwaltungen gegebenenfalls auf die Beeinflussung des Ausgangs der schwebenden Sanierungsaktionen durch die Besoldungspolitik hin und betonten, Zwängerei des Personals habe bloß Fahrplaneinschränkungen und die Entlassung von Bediensteten zur Folge. Natürlich pflegte hüben und drüben — es mag dahingestellt bleiben, mit welcher Berechtigung — das Vorgehen anderer Bahnverwaltungsbehörden, seitens der Privatbahnfunktionäre mit Vorliebe dasjenige der SBB-Verwaltung, als besonders nachahmenswert bezeichnet zu werden. Die Gewerkschaften verlangten zuweilen, unter Hinweis auf ähnliche Betriebsverhältnisse, die Gleichbehandlung des Personals gewisser Verkehrsanstalten mit demjenigen bestimmter anderer, während umgekehrt die Verwaltungen in Nebenpunkten, z. B. in der Wahl des Zeitpunkts, von welchem an die Beschlüsse über die Ausrichtung von Teuerungszulagen

in Kraft erklärt wurden, zwar oft nachgaben, die Zulagenansätze selbst jedoch niedriger als die ihnen entsprechenden Ansätze bei den Schweizerischen Bundesbahnen oder anderen, zum Exempel genommenen Transportanstalten festlegten.

Zu ernstlichen Zwistigkeiten zwischen Verwaltung und Bediensteten ist es der Teuerungszulagen wegen nirgends gekommen; sofern keine gültige Einigung erfolgte, pflegte sich das Personal, immerhin zuweilen unter Protest, wenigstens mit den letzten Zugeständnissen der Verwaltungsorgane abzufinden. Allerdings bleibt auch hier der Fall der Rhätischen Bahn beachtlich, indem der bereits anderweitig (S. 176) erwähnte bundesrätliche Schiedsspruch vom 4. August 1917 außer dem Entscheid über die Wiederausrichtung der periodischen Dienstalterszulagen noch einen in der Hauptsache durchwegs im Sinne der gänzlichen Erfüllung der Wünsche des Personals der RhB für eine Teuerungszulage pro 1917 lautenden enthielt. Das damals schon der Leitung von Bundesrat Dr. Robert Haab unterstellte Eidgenössische Eisenbahndepartement hat indes im Jahre 1920, anläßlich ernstlicher Meinungsverschiedenheiten zwischen Verwaltung und Funktionären über die Ausrichtung einer Teuerungszulage, auch bei der Südost-Bahn vermittelnd mitgewirkt, und zwar sehr weitgehend zugunsten der Bediensteten dieser Verkehrsanstalt.

§ 4: Die Einführung neuer Besoldungsordnungen in, bzw. unmittelbar nach dem Weltkrieg.

Es ist schon (S. 178) hervorgehoben worden, daß die Verteuerung der Lebenshaltungskosten in der Periode 1918—1920, vor allem in den Jahren 1919 und 1920, ihren Höchststand erreicht hat. Weil sich im Vergleich zu den kriegszeitlichen damals keine erheblichen Preisbewegungen mehr zeigten, kam alsbald die weitverbreitete, doch nichtsdestominder faktisch irrtümliche Ansicht auf, es sei inskünftig mit einer zwar stabilisierten, aber wenigstens für lange Zeit, wenn nicht dauernd kaum mehr weichenden Geldentwertung zu rechnen. Namentlich die Eisenbahnerschaft vertrat diese Meinung und verlangte deshalb kurz nach dem Weltkrieg fast allgemein eine endgültige Neuordnung des Besoldungswesens bei gleichzeitiger Abschaffung der in keiner Form voll befriedigenden, stets gewisse Härten aufweisenden Teuerungszulagensysteme. Nicht alle Bahnverwaltungen teilten die Meinung des Personals, bzw. seiner Gewerkschaften; während eine kleine Minderheit schon während des Weltkrieges — z. T. von sich aus — neue Gehalts-, bzw. Lohnreglemente eingeführt hatte, taten die Verwaltungsbehörden anderer Bahnen das immerhin unmittelbar nach dem Weltkrieg oder luden sie die Bediensteten ihrer Transportanstalten

zur Einreichung eines Entwurfs ein, und eine dritte Kategorie wollte die Teuerungszulagen bis auf weiteres beibehalten, sei es im Hinblick auf den zum Vorbild genommenen Bund, bei welchem die Bestrebungen für das am 1. Januar 1928 in Kraft getretene Beamtengesetz bis ins Jahr 1918 zurückgehen, oder weil sie vielleicht gleichwohl auf ein baldiges Sinken der Lebenshaltungskosten hoffte. Von den zuerst genannten beiden Gruppen ist — nebenbei bemerkt — vorläufig hier die Rede. Die Bahnverwaltungen, und zwar auch diejenigen der an letzter Stelle erwähnten Gruppe, legten indes Gewicht darauf, zu betonen, wenn neue Gehalts-, bzw. Lohnregulative eingeführt werden sollten, so seien die früheren reglementarischen Maxima nicht einfach schematisch zu erhöhen, sondern es handle sich darum, alle Dienststellungen unter Berücksichtigung der eventuell veränderten Betriebsverhältnisse nach objektivem Maßstab neu zu bewerten und, gestützt darauf, die Besoldungsansätze zu bestimmen. Anderseits war es für das Personal besonders wichtig, den als Existenzminimum betrachteten Mindestansatz der untersten Besoldungsstufe möglichst hoch angesetzt zu wissen, da die ganze Skala darauf aufgebaut zu werden pflegte und überdies den ledigen Bediensteten dadurch die Gründung eines eigenen Hausstandes erleichtert und eventuell bereits verheirateten Stellensuchenden der Eintritt in den Eisenbahndienst ohne Einkommensverlust ermöglicht werden sollte. Darüber, ob die Sozialzuschläge in der Form der Kinderzulage neben den neuen reglementarischen Gehältern und Löhnen beizubehalten seien oder nicht, gab es in Personalkreisen zwei verschiedene Auffassungen. Die eine, namentlich vom Schweizerischen Eisenbahnerverband, sowie vom Verband des Personals öffentlicher Dienste vertretene anerkennt zwar den sozialen Charakter der Kinderzulage, möchte jedoch die Besoldung ausschließlich als Entgelt für geleistete Arbeit verabfolgt und deshalb alle Zulagenarten, gegebenenfalls mit Ausnahme der Ortszulage, abgeschafft, bzw. die Kinderzulage mit einem Pauschalbetrag — für die drei Kinder einer Normalfamilie — in den ohne Unterschied des Zivilstandes auszurichtenden neuen reglementarischen Gehalt, bzw. Lohn einbezogen sehen. Die Gewerkschaft des christlichen Verkehrspersonals dagegen gelangt aus ethischen und sozialen Erwägungen dazu, die Notwendigkeit der Kinderzulage als Ergänzung des ordentlichen Arbeitseinkommens zu bejahen. Die Hauptforderung selbst, d. h. diejenige nach einer neuen Besoldungsordnung mit der Teuerung möglichst entsprechenden, erhöhten Gehalts-, bzw. Lohnansätzen, pflegte die Eisenbahnerschaft zuweilen mit dem Hinweis auf die Tatsache zu unterstreichen, daß die sogenannten Festbesoldeten ihre Einkommensbezüge, an-

ders als vornehmlich die Handels- und Gewerbetreibenden, in den Jahren des Weltkrieges nicht nach Belieben steigern konnten, und daraus abzuleiten, mit der Neuordnung des Besoldungswesens möchte ein Ausgleich für den früheren Reallohnverlust eintreten. Obgleich die Bahnverwaltungen den Wunsch der Bediensteten, über die Höhe der künftigen Gehalts-, bzw. Lohnbezüge im klaren zu sein, begriffen und selbst die Unzulänglichkeiten jedes Zulagensystems einsahen, machten sie natürlich auch da im Hinblick auf die vom Personal geforderten Besoldungsansätze die Finanzlage ihrer Verkehrsunternehmungen dagegen geltend, soweit es nur immer statthaft schien. Eine Möglichkeit, Einsparungen zu erzielen, wurde gerade in der Beibehaltung der Zulage für Kinder erblickt, und so kommt es, daß in denjenigen Fällen, in welchen die Verwaltungsbehörden darauf beharrten und die stärkere Stellung innehatten, der Standpunkt der die Mehrheit der Eisenbahnerschaft umfassenden beiden großen Gewerkschaftsverbände des SEV und des VPOD sich eben nicht durchzusetzen vermochte; damit soll indes keineswegs gesagt sein, sämtliche Bahnverwaltungen hätten ursprünglich die wenigstens partielle Aufrechterhaltung ihrer Soziallohnsysteme beabsichtigt. Bei den privaten Transportanstalten ist es wiederholt geschehen, daß, sofern es sich um größere Unternehmungen handelte, das Personal mit Rücksicht auf seine berufliche Beanspruchung die Gleichstellung mit den Funktionären der Schweizerischen Bundesbahnen, bei kleineren Privatbahnen hingegen mit den Bediensteten anderer, unter ähnlichen Voraussetzungen betriebener Verkehrsanstalten verlangte. Der Erfolg dieser Argumentation war verschieden; während gewisse Verwaltungen, so z. B. diejenigen der RhB oder der vier aargauischen Nebenbahnen AS, WTB, BDB und WM, derartigen Wünschen ihres Personals sehr weitgehend entgegenkamen, bzw. sie 100prozentig erfüllten, weigerten sich andere, unter Berufung auf hier schon angeführte, sowie auf weitere, spezielle Beweisgründe, solchen Ansinnen zu entsprechen. Die Verwaltungsorgane gewisser großer Transportanstalten verschanzten sich insbesondere hinter dem Argument, sie wollten — ungeachtet der finanziellen Lage ihrer Unternehmungen — zuerst den Ausgang der parlamentarischen Verhandlungen über das neue Beamtengesetz des Bundes abwarten, bevor sie mit Bezug auf die Besoldung ihrer Bediensteten weitere Maßnahmen beschlössen; in Ausnahmefällen, d. h. wenn besondere Umstände es zu rechtfertigen schienen, bediente sich allerdings auch das Personal dieses Beweisgrundes, bzw. verfocht es sogar die Meinung, es seien neben dem neuen reglementarischen Gehalt, bzw. Lohn gegebenenfalls noch Kinderzulagen auszurichten. Je später die Funktionäre aber die

Forderungen nach einer gründlichen Neuordnung des Besoldungswesens — welche übrigens bei den eine Pensions- und Hilfskasse besitzenden Bahnen auch darum zu erfolgen pflegte, weil die Teuerungszulagen zur Berechnung der Renten nicht einbezogen wurden — erhoben, um so mehr wuchs die Gefahr, daß die fragliche Angelegenheit von den Verwaltungsbehörden in Anbetracht der die Finanzlage der meisten Transportanstalten verschlechternden Auswirkungen der ersten Nachkriegskrise und insbesondere derjenigen der aufkommenden Automobilkonkurrenz, sowie angesichts der vom Jahre 1921 an deutlich zutage tretenden wesentlichen Verbilligung der Lebenshaltungskosten teils mit und teils ohne Erfolg bis zu einer vermutlichen späteren Stabilisierung der allgemeinen Wirtschaftslage hinausgezögert werden wollte. Umgekehrt war die weitere Ausrichtung von Teuerungszulagen sehr oft nicht zu vermeiden, wenn die Neuordnung des Besoldungswesens zu frühzeitig, d. h. vor 1920, stattgefunden hatte; es ist den Verwaltungsbehörden gewisser Verkehrsanstalten im Jahre 1919 allerdings gleichwohl gelungen, die betreffenden Begehren des Personals mit dem Hinweis auf die erst vor kurzem erfolgte Neuregelung der Gehalts-, bzw. Lohnansätze und die mangelnde finanzielle Leistungskraft des Unternehmens in vollem Umfang abzulehnen. Daß die Bahnbediensteten ihre Verwaltungen auch im Zusammenhang mit der Revision der Besoldungsordnungen gegebenenfalls an die Möglichkeit der Bundes-, Kantons- und Gemeindehilfe erinnerten, sowie, daß auf beiden Seiten mit den bei anderen Bahnen getroffenen Lösungen exemplifiziert wurde, braucht eigentlich nicht mehr extra erwähnt zu werden. Hingegen dürfte es der Allgemeingültigkeit dieser Beweisgründe wegen noch speziell interessieren, wie die Funktionäre der Frauenfeld-Wil-Bahn im Jahre 1919 und diejenigen der Rhätischen Bahn im Jahre 1920 ihre Gesuche um den Erlaß neuer Besoldungsreglemente u. a. im einzelnen motiviert haben. Jene machten die Verwaltungsorgane der FW nämlich auf die ungünstige Beeinflussung der seelischen Verfassung und der Arbeitsfreudigkeit des Personals durch unzulängliche Diensteinkommensbezüge, sowie auf dessen darum wachsende Tendenz zur „Fahnenflucht" aufmerksam, während diese betonten, die Besoldung dürfe sich nicht bloß auf dem Niveau des Existenzminimums bewegen, sondern müsse um so viel darüber angesetzt sein, daß die Einkommensempfänger auch der Kulturgüter der Gegenwart teilhaftig zu werden vermöchten.

Zu bedrohlichen Auseinandersetzungen zwischen Verwaltung und Funktionären ist es der kriegs-, bzw. der unmittelbar nachkriegszeitlichen Grundbesoldungsrevisionen halber nur bei den Berner Oberland-Bahnen (Ende Juni 1921: Streik) und der Berner

Alpenbahn-Gesellschaft BLS im Jahre 1920 gekommen, und zwar bei dieser insofern, als nach einer im Mai vom eidgenössischen Eisenbahndepartement einberufenen, praktisch indes resultatlos verlaufenen Vermittlungskonferenz, an der es u. a. darum ging, ob der Geltungsbereich der neuen Besoldungsordnung für das mit Jahresvertrag angestellte Personal auf die Werkstättearbeiter der BLS und der mitbetriebenen Linien ausgedehnt werden sollte oder nicht — nebenbei bemerkt: ein von den Eisenbahnergewerkschaften nach dem Weltkrieg auch bei anderen Transportanstalten nicht nur mit Bezug auf die eben genannte Personalgruppe, sondern überdies hinsichtlich der Arbeiter des Bahnunterhalts von Fall zu Fall mit verschiedenem Erfolg aufgestelltes Postulat —, Mitte November ein volle fünf Wochen dauernder Streik der Werkstättehandwerker ausbrach, nach dessen Beendigung dann allerdings auf halbem Wege eine Einigung stattfand, wobei das erwähnte Begehren der Bediensteten jedoch nicht erfüllt wurde. Im übrigen beraumte das Eidgenössische Eisenbahndepartement — stets auf die Initiative des Gewerkschaftsamts des SEV, der seit 1919 gemeinsam Sekretariatsstelle der verschiedenen Unterverbände der nicht beim VPOD oder bei der GCV gewerkschaftlich organisierten Eisenbahner, hin — im Zusammenhang mit der Neufestsetzung der Grundgehälter und -löhne auf den 4. Juni 1919 auch bei der Südost-Bahn, auf den 19. März 1920 bei der Appenzeller-Bahn, sowie auf den 13. Oktober 1920 bei der St. Gallen-Speicher-Trogen-Bahn Einigungskonferenzen an; im ersten und im zweiten Fall lautete der von beiden Parteien angenommene Vermittlungsvorschlag der eidgenössischen Aufsichtsbehörde fast ausschließlich zugunsten des Personals, während bei der TB sowohl die Verwaltungsorgane wie die Bediensteten nachzugeben hatten. Beachtlich ist zudem, daß im Verlauf des Jahres 1920 bei den vier Transportanstalten von Aigle und Umgebung — d. h. bei der AOM, der MCM, der AL und der ASD — vor den vereinigten Einigungsämtern der Kantone Waadt und Wallis desgleichen zwei für die Funktionäre der zitierten Verkehrsunternehmungen übrigens erfolglose Vermittlungskonferenzen stattgefunden haben, welche zu für das Personal günstigeren neuen Gehalts-, bzw. Lohnordnungen hätten führen sollen. Endlich dürfte noch ein von den sogenannten unparteiischen Mitgliedern der im Jahre 1919 geschaffenen internen Einigungskommission der Rhätischen Bahn im Frühjahr 1921 hinsichtlich einiger im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der Besoldungsordnung vom 1. Januar 1921 entstandener, allerdings bloß relativ nebensächlicher Differenzen zwischen Verwaltung und Personal gestellter Antrag erwähnenwert sein. der, mit z. T. sogar noch zugunsten der Bahnfunktionäre ergänztem Inhalt,

vom Plenum der genannten Vermittlungsstelle, somit auch von den Verwaltungsorganen des Unternehmens akzeptiert wurde und die Wünsche der Bediensteten der RhB ziemlich weitgehend berücksichtigt hat.

§ 5: Die Herabsetzung der Grundgehälter und -löhne, bzw. der Teuerungszulagen nach dem Weltkrieg.

Die Auswirkungen der ersten Nachkriegskrise — nur von ihnen soll hier gesprochen werden — sind bekanntlich in den Jahren 1921 und 1922 am stärksten zutage getreten. Einerseits haben in jenem Zeitraum — gemäß BIGA-Index — die Lebenshaltungskosten im ganzen eine sehr erhebliche Verbilligung erfahren, um dann allerdings bis 1925 — nicht zuletzt der langsam, aber konstant steigenden Wohnungsmieten halber — wieder leicht zuzunehmen. Anderseits zeigten die Betriebseinnahmen, bzw. die Betriebsgewinne oder -verluste bei den meisten Verkehrsanstalten eine von Fall zu Fall mehr oder minder bedeutende, sich je nach der Höhe der Nettolasten in der Ertragsrechnung entsprechenderweise auf diese übertragende Verschlechterung. Immerhin scheint der Einnahmenrückgang namentlich bei den Voll- und den Ueberlandbahnen nicht bloß konjunktur-, sondern zu einem keineswegs unwesentlichen Teil durch die wachsende Automobilkonkurrenz bedingt worden und geblieben zu sein. Nach einer zwar erst im Jahre 1930 geäußerten Schätzung der Generaldirektion der SBB soll das neue Transportmittel im Personen- und Güterverkehr zusammengenommen den Schweizerischen Bundesbahnen allein schon einen Ausfall von 30 bis 40 Millionen Franken verursacht haben[1], was bei einem Mittelwert von 35 Millionen Franken, an der Summe aus den tatsächlichen Betriebseinnahmen pro 1930 und dem angenommenen Betrag gemessen, einen Verlust von immerhin ungefähr 8 % ergäbe.

Unter solchen Voraussetzungen darf es nicht verwundern, wenn Verwaltungen und Personal, wie schon am Anfang des Weltkrieges, ihre Rollen wieder vertauschten, indem jene von neuem zum Angriff übergingen und dieses unter dem Zwang der Verhältnisse meist, wenigstens bis zu einem gewissen Grad, nachgeben mußte. Die leitenden Organe der Verkehrsanstalten, namentlich diejenigen der größeren, vertraten die Meinung, die Preisentwicklung für die lebenswichtigen Bedarfsobjekte aller Art gestalte sich im einzelnen zwar verschieden, im ganzen aber doch rückläufig. Für die unteren Personalkategorien sei die Teuerung

[1] Vgl. die Schrift der Generaldirektion der SBB: „Bundesbahnen und Automobil, caveant consules!"; Bern, November 1930. Seiten 11 und 36.

faktisch mehr als aufgewogen, während bei den oberen kein voller Ausgleich stattgefunden habe. In Anbetracht der mißlichen Finanzlage ihrer Unternehmungen, sowie der Tatsache, daß die Gehälter, bzw. Löhne die in der Privatwirtschaft üblichen überstiegen, könnten also gegen eine Besoldungsreduktion kaum stichhaltige Argumente vorgebracht werden, zumal da sich das Personal in gesicherter Lebensstellung befinde. Die Herabsetzung des Diensteinkommens dürfe indes nicht gleichmäßig, sondern müsse von unten nach oben degressiv erfolgen, damit die bisher benachteiligten Personalkategorien höherer Ordnung bei dieser Gelegenheit endlich zu ihrem Recht kämen. Grundsätzlich pflegte die Reduktion nach einer der drei nachstehend erwähnten Methoden vorgenommen zu werden:

a) in der Form eines prozentual zu ermittelnden Abzugs von der gemäß dem bestehenden Gehalts-, bzw. Lohnreglement ausgerichteten Besoldung;

b) in der Form der Ablösung des bestehenden Gehalts-, bzw. Lohnreglements durch ein solches mit revidierten, d. h. reduzierten Besoldungsansätzen;

c) in der Form eines nominell, bzw. prozentual gleichen Abzugs am Teuerungszuschlag, ohne Rücksicht auf die Höhe des gesamten Diensteinkommens.

Seit dem Jahre 1923 anerkannten die Verwaltungen zwar einen Stillstand in der Verbilligung der Lebenshaltungskosten, bestritten jedoch öfters den — gemäß dem allerdings erst später nach der gegenwärtig maßgebenden Methode ermittelten Index des Bundesamts für Industrie, Gewerbe und Arbeit — effektiv doch eingetretenen Wiederanstieg der Indexkurve und damit auch den vom Personal geltend gemachten Anspruchs auf den Widerruf der ergangenen Kürzungserlasse. Den im Jahre 1922 einsetzenden Bestrebungen der Verwaltungsbehörden, die reglementarischen Besoldungen, bzw. die Teuerungszulagen zu kürzen, hielten die betroffenen Eisenbahner, bzw. deren Gewerkschaftsorganisationen entgegen, die Herabsetzung der Einkommensbezüge sei an und für sich mindestens verfrüht, denn einer allgmeinen Reduktion des Arbeitseinkommens habe eine fühlbare Verbilligung der Lebenshaltungskosten voranzugehen, wovon indes nicht die Rede sein könne, da seit 1920 — bei zugegebenermaßen immerhin teils erhöhten und teils gesunkenen Aufwendungen zur Beschaffung von Nahrungsmitteln — die Mietpreise und die Steuerbelastung weiterstiegen. Der kriegszeitliche Reallohnverlust sollte gänzlich eingeholt werden können, was schon darum wichtig sei, weil es im Interesse von Handel und Gewerbe die Kaufkraft der Bevölkerung

überhaupt möglichst zu erhalten gelte. In den rein privatwirtschaftlichen Unternehmungen habe sich der Teuerungsausgleich übrigens rascher vollzogen. Wenn das Personal eine Besoldungsreduktion trotzdem nicht im vornherein ablehne, sondern über das Ausmaß der Kürzung mit sich reden lasse, so geschehe es in Würdigung der ungünstig, bzw. ungünstiger gewordenen finanziellen Lage der Transportanstalten. Gegebenenfalls protestierten die Bediensteten gegen die Aufhebung des in der Regel unmittelbar nach dem Weltkrieg in den Besoldungen zugestandenen sogenannten *sozialen Ausgleichs* zwischen den unteren und den oberen Personalkategorien, welcher das mit zunehmendem reglementarischem Gehalt, bzw. Lohn degressive Kürzungsverfahren gleichkomme; dieser Widerstand führte aber meist nicht zum Erfolg, sondern nur zu einer gewissen Milderung der Reduktion. Die Funktionäre erklärten sich gewöhnlich mit dem prozentual-einheitlichen Reduktionsverfahren einverstanden, befürworteten jedoch ausnahmsweise, d. h. wenn besondere Umstände vorlagen, auch das nominell-einheitliche Verfahren. Das Personal dürfte indes überdies aus dem Grunde auf die Kürzungsprojekte der Eisenbahnverwaltungen eingegangen sein, weil die leitenden Zentralorgane der Unternehmungen zuweilen für den Fall der unbedingten Ablehnung solcher Pläne durch die Funktionäre mit der Kündigung der individuellen Dienstverträge drohten. Es hat allerdings, wie schon in der kriegszeitlichen Reduktionsperiode, auch vereinzelte Bahnverwaltungen gegeben, welche diese Maßnahme ohnehin im richtigen Zeitpunkt beschlossen, um von vornherein eine saubere, klare Rechtslage vor sich zu haben; das Personal anderseits pflegte aber — um jederzeit zu wissen, was es beanspruchen könne — stets sehr viel Gewicht auf die prinzipielle Aufrechterhaltung der bestehenden Besoldungsordnungen als eines integrierenden Bestandteils der individuellen Anstellungsverträge zu legen und versuchte deshalb, wenn immer möglich, seine Absichten auf gütlichem Wege zu verwirklichen, d. h. die Einkommenskürzung entweder ganz zu verhindern oder sie wenigstens tunlichst abzuschwächen. Nicht selten wurde das Einverständnis mit einer Herabsetzung des Arbeitseinkommens von gewerkschaftlicher Seite an die Bedingung geknüpft, daß nicht gleichzeitig noch eine Arbeitszeitverlängerung eintrete, während umgekehrt die Bahnverwaltungsorgane betonten, wenn nicht beide Maßnahmen durchgeführt werden könnten, müsse die Reduktion schärfer ausfallen, bzw. von einer Gehalts- und Lohnkürzung absahen, sobald das Personal seine Zustimmung zur Ausdehnung der Arbeitszeit erteilte. Dabei ist nicht zu vergessen, daß die leitenden Zentralorgane der Verkehrsanstalten von Fall zu Fall

durch aufsichtsbehördliche Weisung immer wieder daran erinnert worden sind, wegen der Gewährung von Ausnahmen von den ordentlichen Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes im Interesse der Entlastung des Arbeitsmarkts keinem Funktionär den Dienst aufzukündigen. Daß selbstverständlich auch im Zusammenhang mit den nachkriegszeitlichen Besoldungsreduktionen beiderseits mit mehr oder weniger Berechtigung in positivem oder negativem Sinne auf das Beispiel anderer Bahnunternehmungen hingewiesen wurde, sei bloß nebenbei bemerkt. Die Frage, ob und inwieweit eine Kürzung der reglementarischen Gehälter und Löhne, bzw. der Teuerungszulagen stattfinden solle, hat bei gewissen Verkehrsanstalten — hier fallen vor allem die Regionalbahnen Saignelégier-Glovelier und Porrentruy-Bonfol, sowie die Appenzeller-Bahn in Betracht — zudem mit der Gewährung, bzw. Nichtgewährung der Bundes-, Kantons- und Gemeindehilfe im Zusammenhang gestanden. Hinsichtlich der vier aargauischen Nebenbahnen, d. h. der Aarau-Schöftland-Bahn, der Wynental-Bahn, der (Wohlen-)Bremgarten-Dietikon-Bahn und der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn, ist die Feststellung nicht unwichtig, daß das von den Zentralverwaltungsbehörden dieser Transportanstalten vom 1. Januar 1923, bzw. vom 1. Januar 1924 an im Sinne einer von unten nach oben relativ gemilderten Herabsetzung der Gehalts-, bzw. Lohnansätze revidierte Besoldungsreglement vom Jahre 1920 ursprünglich vereinbarungsgemäß während sechs Jahren, demnach bis Ende 1925, unverändert hätte gelten sollen, von den Verwaltungen aber unter Zitierung der bereits aufgezählten, anderweitig meist desgleichen vorgebrachten Beweisgründe trotz der in dieser Beziehung unwirksamen Gegenwehr der betroffenen Bahnfunktionäre vorzeitig außer Kraft gesetzt werden konnte, weil es sich nicht um einen in aller Form abgeschlossenen, d. h. insbesondere nicht um einen von den Repräsentanten beider Partner unterzeichneten Vertrag zwischen Verwaltungen und Personal handelte.

Die Verhandlungen über die nachkriegszeitliche Reduktion der Grundgehälter und -löhne, bzw. der Teuerungszulagen verliefen im allgemeinen ruhig. Immerhin sei festgehalten, daß die Verwaltungsorgane der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS samt den mitbetriebenen Linien im Jahre 1922 nur durch die Drohung des Personals, in den Streik zu treten, dazu veranlaßt werden konnte, den gegenüber dem Verwaltungsprojekt wesentlich gemilderten Vorschlag der Funktionäre für eine Besoldungsreduktion fast unverändert anzunehmen. Ueberdies hat sich im Jahre 1925 die Lage — allerdings bloß mittelbar im Zusammenhang mit der Herabsetzung der Grundgehälter, bzw. -löhne — bei der Appenzeller-Bahn vorübergehend aufs äußerste zugespitzt. Drittens und

letztens ist ein im Jahre 1925 ergangener, auf bestimmte, die gleichzeitig geplante Einkommenskürzung und Arbeitszeitverlängerung betreffende Differenzen zwischen der Verwaltung und dem Personal der finanziell stets relativ günstig situierten (privaten) Neuenburger Straßenbahnen Bezug nehmender, zugunsten der Bediensteten zur Auswirkung gelangter und von beiden Parteien akzeptierter Vermittlungsvorschlag des Einigungsamts des Kantons Neuenburg erwähnenswert. — Das Eidgenössische Eisenbahndepartement hat sich nirgends in die Lage versetzt gesehen, die Vermittlerrolle zu übernehmen.

§ 6: Die sich auf das Besoldungswesen beziehenden spätnachkriegszeitlichen Stabilisierungs-, bzw. restitutiven Maßnahmen der Bahnverwaltungen.

Waren die Eisenbahner und ihre gewerkschaftlichen Organisationen in der Lage, jeder Bahnverwaltung, welche — was zwar kaum geschehen sein dürfte — im Zeitraum 1923—1925 behauptete, die Lebenshaltungskosten seien insgesamt im Sinken begriffen, mit Recht entgegenzuhalten, das treffe nicht zu, so erlaubte der weitere Verlauf der Gesamt-Indexkurve des BIGA vom Jahre 1926 an eine solche Argumentation in Wirklichkeit nicht mehr; wohl bewegte sich die fragliche Kurve in der Periode 1927—1929 erneut ein wenig aufwärts, doch blieb ihre Entwicklungstendenz — trotz der immer noch steigenden Wohnungsmietpreise — im ganzen eher fallend. Was aber anderseits dem Personal zugute kam, war das sich ungefähr gleichzeitig mit dem von 1924 bis 1929 anhaltenden wirtschaftlichen Aufschwung bei der großen Mehrzahl der Bahnen wieder einstellende, mehr oder weniger starke Anwachsen der Verkehrseinnahmen, womit indes nicht für sämtliche Transportanstalten unbedingt eine Besserung der Finanzlage überhaupt verbunden zu sein brauchte, weil die Höhe der nur indirekt mit dem Bahnbetrieb zusammenhängenden finanziellen Verbindlichkeiten der Unternehmungen eben auch eine Rolle spielt.

Gleichgültig ob es sich um die Bestrebungen zur spätnachkriegszeitlichen Einführung einer neuen Besoldungsordnung bei denjenigen Verkehrsanstalten handelte, deren Verwaltungsbehörden — in der Hoffnung auf eine allfällige „Stabilisierung" der Wirtschaftslage und insbesondere der Lebenshaltungskosten in der Schweiz, bzw. in Erwartung der Resultate der parlamentarischen Beratungen über das eidg. Beamtengesetz — ihr System der (eventuell reduzierten) Teuerungszulagen beibehalten hatten, oder ob die erneute unbedingte Anwendung von prinzipiell zwar nicht aufgehobenen, aber vereinbarungsgemäß vorübergehend mit Bezug

auf die Gehalts-, bzw. Lohnskala im Sinne einer Kürzung der Ansätze revidierten, unmittelbar nachkriegszeitlichen Besoldungsordnungen das Endziel bildete, hat das Personal nicht vergessen, mit ähnlichen Beweisgründen wie anläßlich der Einführung neuer Gehalts-, bzw. Lohnregulative kurz nach dem Weltkrieg auf alle zu seinen Gunsten sprechenden Tatsachen, gegebenenfalls speziell auf die wachsenden Betriebseinnahmen, bzw. Betriebsgewinne hinzuweisen und, sofern die Verhandlungen in den Zeitraum 1928—1929 fielen, insbesondere auch den Umstand, daß die Kosten der Lebenshaltung stiegen, geschickt auszunützen. Außerdem wurde namentlich betont, daß die Erfüllung der Wünsche des Personals oder selbst bloß ein gewisses Entgegenkommen seitens der Verwaltungsbehörden den Transportanstalten zum Vorteil gereiche, indem dadurch der Arbeitseifer und die Arbeitsfreudigkeit der Bediensteten gehoben, sowie das beiderseitige gute Einvernehmen gefördert würden. Bei gewissen Verkehrsanstalten, deren Zentralverwaltungsorgane sich — wie die Bundesbehörden — erst in der späten Nachkriegszeit zur umfassenden Neuregelung des Besoldungswesens ihrer Unternehmungen entschließen konnten, reichen die darauf hinzielenden Bestrebungen des Personals ziemlich weit zurück, allerdings ohne zunächst greifbare Resultate zu zeitigen. Die betreffenden Bahnverwaltungen, welche, wie die der fraglichen Gruppe überhaupt zuzurechnenden, über den Zeitpunkt der Einführung einer nachkriegszeitlichen Besoldungsordnung verschiedener Meinung gewesen zu sein scheinen, vermochten sich gegen die oben erwähnten Ansinnen der Bahnfunktionäre, bzw. gegen das seit 1924 gegebenenfalls ersatzweise hinzugekommene der Wiedererhöhung der Teuerungszulagen solange mit wenigstens partiellem Erfolg zu wehren, als die Wirtschaftskonjunktur und somit die Transporteinnahmen noch keine ausgeprägte Entwicklungstendenz nach oben zeigten, mußten indes mit den Verwaltungsorganen manch anderer Verkehrsanstalten, bei welchen auf den Personalkosten nachkriegszeitliche Sparmaßnahmen durchgeführt worden waren, mindestens in vermehrtem Maß, wenn nicht überhaupt nachgeben, sobald die genannte Voraussetzung bestand. Neben dem Hinweis auf die den Bahnunternehmungen aus den nicht betriebsbedingten finanziellen Verpflichtungen erwachsenden Lasten waren es bei gewissen Bahnen besonders derjenige auf bevorstehende Bauausgaben und vor dem Jahre 1925 die Drohung der Verwaltungen mit einer in Aussicht stehenden Taxreduktion, welche das Personal, bzw. dessen Gewerkschaftsverbände bewogen haben dürften, die gestellten Forderungen zu ermäßigen oder gar vorderhand ganz zurückzuziehen. Die leitenden Behörden gewisser anderer Transportanstalten machten

— allerdings schon im Zeichen des wirtschaftlichen Aufschwungs nach 1925 — zwar Zugeständnisse hinsichtlich der Wiedererhöhung der Teuerungszulagen oder hoben die auf den reglementarischen Gehältern und Löhnen vorgenommenen Abzüge überhaupt auf, jedoch nur unter der Bedingung, daß zugleich die verlängerte Arbeitszeit beibehalten werde. In dem Maße wie sich die finanzielle Lage der Verkehrsunternehmungen vom Jahre 1926 an — seitens der Verwaltungen zugestandenermaßen — günstiger gestaltete, wuchsen indes die Erfolgsaussichten der Bahnfunktionäre und der Eisenbahnergewerkschaften auch sonst, falls sie ihre Forderungen nach einer als endgültig gedachten Neuordnung des Besoldungswesens oder nach der Sistierung der auf den Personalkosten getroffenen Sparmaßnahmen bei den zuständigen Verwaltungsorganen anhängig machten, und zwar besonders dann, wenn den zu beseitigenden Kürzungsbeschlüssen ohnehin bloß vorübergehender Charakter zukam. Gewisse Hindernisse blieben allerdings zuweilen selbst in derartigen Fällen trotzdem noch zu überwinden, sei es, daß die leitenden Zentralbehörden betonten, die günstige Finanzlage ihres Unternehmens sei nicht unerschütterlich und darum eine vorsichtige Besoldungspolitik am Platz, sei es, daß die Sparmaßnahmen lediglich etappenweise widerrufen werden konnten oder daß anderweitige Schwierigkeiten zu beheben waren. Ein in diesem Zusammenhang vom Personal auch gelegentlich gegen die Reduktion des Diensteinkommens, bzw. für die Neuregelung des Besoldungswesens ins Feld geführtes Argument war dasjenige gesteigerter Arbeitsintensivität bei unveränderter Arbeitszeit. Dafür, daß u. U. die Eisenbahnerschaft ihre Eingaben in sonst nur von den Verwaltungsorganen erwarteter Weise begründete, zeigt der Fall der Birsigtal-Bahn, deren Personal deshalb erst im Jahre 1928 die Einführung eines neuen Gehalts-, bzw. Lohnreglements verlangte, weil es zunächst die Festigung der Wirtschaftslage abwarten wollte. Umgekehrt ist beachtlich, daß die Grundzulage beim Bund und bei den Schweiz. Bundesbahnen in den Jahren 1926 und 1927 trotz der sinkenden Lebenshaltungskosten keine weitere Reduktion mehr erfahren hat, damit die parlamentarischen Beratungen über das eidgenössische Beamtengesetz nicht erschwert wurden.

Die auch im Hinblick auf die das Besoldungswesen betreffenden spätnachkriegszeitlichen Stabilisierungs-, bzw. restitutiven Maßnahmen der Bahnverwaltungen erneut auf beiden Seiten in mehr oder minder glücklicher Weise erfolgte Exemplifikation mit anderen Bahnen bedarf im Grunde genommen wieder keiner besonderen Erwähnung. Dagegen sind einige Verkehrsanstalten, bei welchen die Situation im Verlauf der sich sonst im allgemeinen

ganz ruhig abwickelnden Verhandlungen zwischen Verwaltung und Personal eine solche Zuspitzung erfahren hat, daß es beinahe zu unmittelbar nachteiligen Folgen für die Oeffentlichkeit gekommen wäre, wert, speziell genannt zu werden. Im Vordergrund steht hier der Fall der Bern-Worb-Bahn und der Worblental-Bahn vom Jahre 1926, deren Funktionäre nach einjähriger Einkommensreduktion bereits pro 1924 — mit der üblichen Begründung — die erneute volle Anwendung des Besoldungsreglements vom 1. März 1919 verlangt hatten, jedoch von den die ungünstige Finanzlage vor allem der BWB vorschützenden Verwaltungsbehörden abgewiesen worden waren. Weil das Personal indes die Angelegenheit zäh weiterverfolgte, kam es zu sehr langwierigen, sich bis ins Jahr 1926 hinein erstreckenden, aber vorderhand resultatlosen Unterhandlungen — auch zu solchen mit der kantonalbernischen Regierung —, welche, nachdem die Bediensteten mit der Arbeitsniederlegung gedroht hatten, infolge einer Vermittlungsaktion der kantonalen Regierung schließlich doch ihre Schärfe verloren und zu einem für die zwei direkt interessierten Parteien annehmbaren Resultat führten. Unter beinahe den gleichen Umständen hatte bereits im Jahre 1924 eine Lohnbewegung des Personals der Stansstad-Engelberg-Bahn ähnliche Ergebnisse gezeitigt. Im Jahre 1928 sind die beiden Einigungsämter der Kantone Waadt und Wallis in die Lage gekommen, gemeinsam in einen Konflikt zwischen Verwaltung und Bediensteten der Aigle-Ollon-Monthey-Bahn einzugreifen, welcher darum entstanden war, weil die Funktionäre in Anbetracht der steigenden Lebenshaltungskosten und der ohnehin verhältnismäßig niedrigen Grundgehälter, bzw. -löhne die von den leitenden Zentralbehörden des Unternehmens mit Rücksicht auf die notwendige Sicherstellung des Zinsendienstes verweigerte, übrigens seit 1923 sistiert gewesene Ausrichtung einer Dienstalterszulage verlangt hatten; die Angelegenheit endigte mit einer den Wünschen beider Parteien halbwegs entgegenkommenden, unter Mitwirkung der zwei kantonalen Einigungsämter abgeschlossenen unbefristeten Vereinbarung zwischen der Verwaltung und dem Personal. — Die drei unparteiischen Mitglieder der Einigungskommission der Rhätischen Bahn haben, nebenbei bemerkt, im Jahre 1925 durch ihr Eintreten vor dem Verwaltungsrat dieses Unternehmens zugunsten der auch von der Direktion befürworteten, vorderhand wenigstens partiellen Erfüllung des Begehrens der Bahnfunktionäre, die vom 1. Januar 1924 an durchgeführte Gehalts-, bzw. Lohnreduktion gänzlich zu sistieren, sehr viel zur reibungslosen Erledigung der bezüglichen Eingaben des Personals der RhB beigetragen. — Das Eidgenös-

sische Eisenbahndepartement kam wiederum in keinem Fall in die Lage, vermittelnd einzugreifen.

§ 7: *Die Stellung der kantonalen Behörden und des Eidgenössischen Eisenbahndepartements im Hinblick auf das Besoldungswesen der Verkehrsanstalten.*

Aus den bisherigen Erörterungen über die die Besoldungsangelegenheiten betreffenden, gewöhnlich zwischen den einzelnen Bahnverwaltungen einerseits und dem (meist gewerkschaftlich organisierten) Bahnpersonal, bzw. den dieses vertretenden zentralen Sekretariatsstellen der Eisenbahner-Gewerkschaftsverbände — namentlich dem Gewerkschaftsamt des SEV — anderseits gepflogenen mündlichen und schriftlichen Verhandlungen geht u. a. auch hervor, daß zur Vermeidung drohender oder zur Schlichtung bereits ausgebrochener Konflikte — fast immer vom Gewerkschaftsamt des SEV — die Vermittlung der zuständigen Kantonsregierungen, bzw. der betreffenden kantonalen Einigungsämter oder diejenige des Eidgenössischen Eisenbahndepartements als der obersten Aufsichtsbehörde des Bundes in Eisenbahnangelegenheiten angerufen worden ist. Derartige Gesuche des Bahnpersonals, bzw. seiner Gewerkschaftsorganisationen hatten ihren Grund indes nicht immer bloß in ohne die Hilfe Unbeteiligter unüberbrückbaren Meinungsverschiedenheiten zwischen Verwaltung und Bediensteten, sondern in gewissen Fällen auch in dem Umstand, daß sich die fraglichen Verwaltungsbehörden nicht zu den ihrer Meinung nach mit den Verhältnissen bei den einzelnen Bahnunternehmungen schwerlich vertrauten und deshalb als betriebsfremde Personen von den Besprechungen überhaupt auszuschließenden Gewerkschaftssekretären an den Verhandlungstisch setzen, sondern mit den Bediensteten allein konferieren wollten. Die anscheinend durch den die Gewerkschaft des SEV — diese kommt praktisch allein in Betracht — nicht direkt bekämpfenden, vielmehr seinen eigenen Mitgliedern bloß für das Verhalten den gewerkschaftlich organisierten Bahnfunktionären gegenüber Direktiven erteilenden, sowie im Einzelfall beratend zur Seite stehenden Arbeitgeberverband Schweizerischer Transportanstalten in solcher Weise beeinflußten oder zum mindesten entsprechend eingestellten Bahnverwaltungen lassen aber vollständig außer Acht, daß es auf die Oeffentlichkeit abstoßend wirken muß, das für das eigene Unternehmen beanspruchte Recht der Verbeiständung dem Verhandlungspartner zu bestreiten. Es ist nämlich kaum anzunehmen, daß die nur auf sich selbst angewiesenen Eisenbahner im Verlauf der Diskussionen über die Besoldungsfragen der Argumentation der mit allen Finessen der Verhandlungsstrategie weit besser vertrauten Ver-

waltungsbehörden gewachsen wären. Außerdem entspricht der Vorwurf der Bahnverwaltungen, die Gewerkschaftssekretäre besäßen viel zu wenig Einblick in die Betriebs- und die finanziellen Verhältnisse der Transportanstalten, nicht den Tatsachen, denn in der Regel handelt es sich um Leute, welche selbst schon im Eisenbahndienst gestanden haben und darum ihre neue Tätigkeit bereits mit einer gewissen Dosis praktischer Erfahrung beginnen konnten.

Wo es Hindernisse der erwähnten beiden Arten aus dem Weg zu räumen galt, war es deshalb für das Bahnpersonal, bzw. seinen Gewerkschaftsverband das Nächstliegende, die Regierungsbehörden oder die Einigungsämter der von den betreffenden Verkehrsanstalten berührten Kantone um Vermittlung anzugehen, wogegen die Verwaltungen in der Regel nichts einzuwenden hatten, da diese Kantone — vor allem handelt es sich um diejenigen von Bern (bernische Dekretsbahnen), von Zürich, Schwyz und St. Gallen (Südost-Bahn), von Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn (Birsigtal-Bahn), von Luzern (Huttwil-Wolhusen-Bahn), von Waadt und Wallis (Aigler Bahnen), sowie von Neuenburg (Neuenburger Straßenbahnen) — meistens zugleich selbst an den fraglichen Verkehrsunternehmungen materiell mehr oder minder stark interessiert waren. Die Tatsache der finanziellen Beteiligung der Kantone an den Transportanstalten mußte natürlich die Erfolgsaussichten der Bediensteten im vornherein herabsetzen. Es ist indes zuzugeben, daß die um Vermittlung ersuchten kantonalen Behörden die Sache z. T. mit beachtenswerter Objektivität an die Hand nahmen und zu Ende führten. Doch scheint es anderseits in gewissen Fällen an der nötigen Autorität der vermittelnden neutralen Amtsstellen gegenüber den Bahnverwaltungen gemangelt zu haben, so z. B. im Jahre 1920 bei den vier Aigler Bahnen, sowie fünf Jahre später anläßlich des Konflikts bei den (privaten) Neuenburger Straßenbahnen, deren Verwaltungsorgane die Zuständigkeit des kantonalen Einigungsamtes bis zur Abweisung des bezüglichen staatsrechtlichen Rekurses durch das Bundesgericht bestritten. Endete die Angelegenheit im Fall der TN demnach schließlich doch mit einem Erfolg des Personals, so ist anderseits darauf hinzuweisen, daß sich im Jahre 1917 das Einigungsamt des Kantons Basel-Stadt anläßlich einer den Erlaß eines neuen Besoldungsreglements, bzw. die Ausrichtung von Teuerungszulagen betreffenden Meinungsverschiedenheit zwischen Verwaltung und Bediensteten der Birsigtal-Bahn — in Bestätigung der verwaltungsbehördlichen Auffassung — als unzuständig erklärte, weil dieses Unternehmen drei Kantone berühre und die Streitfrage nicht bloß das in Basel domizilierte Personal der BTB, sondern dessen Gesamtheit angehe,

womit der weitere Verlauf der Verhandlungen effektiv auf den gewöhnlichen Weg zurückgewiesen war und blieb.

Wenn die Bemühungen der kantonalen (Regierungs-)Behörden in wichtigen Fällen zu keinem die Bahnbediensteten befriedigenden Erfolg führten oder bei einigen Transportanstalten aus bestimmten Gründe auf diese Weise im vornherein nicht mit einem solchen, bzw. überhaupt nicht mit einer Vermittlungsaktion zu rechnen war, pflegte das Gewerkschaftsamt des SEV in der Regel das Eidgenössische Eisenbahndepartement um die Anberaumung einer Einigungskonferenz zu ersuchen. Wie die vorstehenden Darlegungen (S. 172 ff.) zeigen, haben derartige Besprechungen zwischen den Vertretern der Verwaltung und des Personals gewisser Verkehrsunternehmungen unter der Leitung des bundesrätlichen Vorstehers des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, bzw. des Direktors der Eisenbahnabteilung seit dem Ausbruch des Weltkrieges bis zur Gegenwart verschiedentlich, und zwar nie ohne mittel- oder unmittelbar greifbares Resultat, stattgefunden; zum allererstenmal ist das immerhin schon im Jahre 1896 — anläßlich des Nordostbahnstreiks — geschehen, dann jedoch bis 1916 (Rhätische Bahn) nicht mehr. Als keineswegs minder wichtig wie diese erscheint indes auch die ergänzende Feststellung, daß das Eidgenössische Eisenbahndepartement beinahe ebensooft nicht in der Lage war, dem Gesuch des Bahnpersonals, bzw. des Gewerkschaftsamts des SEV zu entsprechen, weil die betreffenden Bahnverwaltungen — es handelt sich um diejenigen der vier Aigler Bahnen (im Jahre 1920), der Montreux-Berner Oberland-Bahn (1920), der Wengernalp-Bahn und der Jungfrau-Bahn (1921), der Südost-Bahn (1922), der Appenzeller-Bahn (1925), der Bern-Worb-Bahn und der Worblental-Bahn (1925) — sogar die Teilnahme an einer unter bundesrätlichem Vorsitz abzuhaltenden Einigungskonferenz verweigerten, wobei mit den leitenden Zentralorganen der Südost-Bahn über die Höhe der Teuerungszulage, mit denjenigen der Appenzeller-Bahn über die damals beschlossene Besoldungsreduktion und in den anderen vier Fällen über die Einführung neuer Gehalts-, bzw. Lohnreglemente hätte verhandelt werden sollen. Der Grund für diese sehr beachtliche, als paradox erscheinende Tatsache, daß *nicht einmal das Eidgenössische Eisenbahndepartement als die höchste Aufsichtsbehörde des Bundes in Eisenbahnangelegenheiten die Bahnverwaltungen zum Personal, bzw. zu den Gewerkschaftsvertretern an den Verhandlungstisch zu zwingen* vermag, sondern hierin vollkommen von ihrem guten Willen abhängig ist, liegt ganz einfach in der mangelhaften, überhaupt eine Beeinflussung der verwaltungsbehördlichen Finanzpolitik durch das Eidg. Eisenbahndepartement nicht ausdrücklich zulassenden

Eisenbahngesetzgebung des Bundes. Die nachkriegszeitlichen Empfangsbestätigungsschreiben des fraglichen Departements für die Vermittlungsgesuche des Gewerkschaftsamts des SEV enthalten alle die beinahe stereotyp wiederkehrende formelle Bemerkung, der Vorsteher des Eisenbahndepartements bedauere, mangels gesetzlicher, der Aufsichtsbehörde einen Einfluß auf die Ordnung des Anstellungs- und insbesondere des Besoldungsverhältnisses zwischen einer privaten Verkehrsanstalt und deren Personal sichernder Bestimmungen auf die Verwaltungen nicht autoritativ einwirken zu können, sondern die gewünschte Einigungskonferenz bloß anberaumen zu dürfen, wenn die Vermittlung von *beiden* Seiten verlangt werde. Dementsprechend pflegte der Vorsteher des Eidgenössischen Eisenbahndepartements in denjenigen Fällen, in welchen eine Einigungskonferenz zustande kam, zumeist *keine Entscheidungen* zu treffen, vielmehr *lediglich Vermittlungsvorschläge* zu machen. Der im Jahre 1917 ergangene, sich auf die Rhätische Bahn beziehende bundesrätliche Schiedsspruch bildet allerdings eine Ausnahme. Als rechtliche Grundlage diente ihm aber nicht etwa — was vielleicht erwartet werden könnte — der erst nach dem Weltkrieg widerrufene dringliche Bundesbeschluß betreffend Maßnahmen zum Schutze des Landes und zur Aufrechterhaltung der Neutralität (Erteilung außerordentlicher Vollmachten an den Bundesrat), vom 3. August 1914, sondern er ist, wie ihm selbst entnommen werden kann, auf Ersuchen beider Parteien gefällt worden, nachdem anläßlich der unmittelbar vorausgegangenen Vermittlungskonferenz nur die Vertreter des Personals zu einem endgültigen Abschluß befugt, die Repräsentanten der Bahngesellschaft jedoch von deren Verwaltungsrat bloß ermächtigt waren, sich einem Schiedsspruch des Bundesrates zu unterziehen. Der diesem Entscheid zugrunde liegende Streitfall ist übrigens der einzige, in welchen der Bundesrat als Kollegialbehörde direkt eingegriffen hat.

Bestrebungen zur vollständigen Beseitigung unbefriedigender und auf die Dauer unhaltbarer, weil oft zur Verschärfung bereits ausgebrochener Konflikte führender, sowie bei Streiks auch unbeteiligte Dritte schädigender *Mängel im Schlichtungsverfahren* anläßlich von Streitigkeiten über das Arbeitsverhältnis durch den Erlaß bundesgesetzlicher, sich mit dem arbeitsrechtlichen Schiedswesen befassender Vorschriften haben schon vor dem Weltkrieg eingesetzt und auf dem Gebiet des öffentlichen Rechts bemerkenswerte Erfolge gezeitigt, indem die fraglichen Erlasse Bestimmungen über die Schaffung und den Tätigkeitsbereich von Instanzen enthalten, vor denen eventuelle Meinungsverschiedenheiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern mit Bezug auf das Dienst-

verhältnis zum Austrag gelangen. Im Hinblick darauf sei hier bloß an die im geltenden Fabrikgesetz vorgesehene Fabrikkommission[1], an die begutachtende Kommission des Arbeitszeitgesetzes,[2] sowie an die paritätische Kommission des Beamtengesetzes[3] erinnert. Soweit Gesamtarbeitsverträge zustande gekommen sind, pflegen sich entsprechende Vorschriften auch in ihnen vorzufinden. Bundesgesetzliche Bestimmungen über die Erledigung von Streitigkeiten über das Arbeitsverhältnis bei den vielen, weder dem Fabrikgesetz unterstellten, noch von den Gesamtarbeitsverträgen erfaßten privaten Betrieben, zu welchen u. a. die Privatbahnen gehören, existieren hingegen noch immer nicht. Die Bundesversammlung hat zwar bis zum Jahre 1920 ein Bundesgesetz über das Arbeitsverhältnis ausgearbeitet, dessen Artikel 27 Vorschriften über die Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten durch ein Schiedsgericht enthielt; diese Gesetzesvorlage ist jedoch am 21. März 1920 vom Schweizervolk mit einem ganz knappen Mehr verworfen worden, sodaß vorläufig nur auf die in der fraglichen Hinsicht vor allem für die Transportanstalten lückenhafte kantonale Arbeitslegislatur abgestellt werden kann.

Den vorderhand letzten Schritt, um den Bundesrat zur Ausarbeitung eines zweiten, verbesserten Entwurfs zu einem Bundesgesetz zu veranlassen, welches die Erledigung von Streitigkeiten über das Arbeitsverhältnis in Heimarbeit, Gewerbe, sowie — soweit hier noch keine derartigen Bestimmungen existieren — bei den privaten Verkehrsunternehmungen umfassend ordnen soll, hat der Generalsekretär des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, Nationalrat *Rob. Bratschi*, unternommen, indem er anläßlich der Dezembersession 1930 in der Volkskammer der Bundesversammlung ein bezügliches *Postulat*[4] einreichte, das vom Rat in der Sommersession 1931, nach einläßlicher Motivierung, angenommen

[1] Vgl. das Bundesgesetz betreffend die Arbeit in den Fabriken, vom 18. Juni 1914/27. Juni 1919, Art. 85.

[2] Vgl. das Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten, vom 6. März 1920, Art. 18.

[3] Vgl. das Bundesgesetz über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten, vom 30. Juni 1927, Art. 65 und 66.

[4] Wortlaut des Postulats, bzw. der urspr. Motion Bratschi, vom 5. Dezember 1930 (vgl. die „Uebersicht der Verhandlungen der Bundesversammlung, Wintersession 1930"):

„Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen und Bericht und Antrag vorzulegen, ob nicht bundesrechtliche Vorschriften betreffend die Erledigung von Streitigkeiten über das Arbeitsverhältnis des Personals von Unternehmungen, auf die weder das eidgenössische Fabrikgesetz noch die bestehende kantonale Gesetzgebung anwendbar ist, zu erlassen seien."

wurde. Speziell mit Rücksicht auf die Privatbahnen führte Nationalrat Bratschi zur Begründung an, daß für derartige, sehr oft über das Gebiet eines Kantons hinausreichende Betriebe die einschlägigen kantonalen Vorschriften nicht genügten. Der Bund solle hier durch ein Gesetz über die das Arbeitsverhältnis tangierenden Kollektivstreitigkeiten regelnd eingreifen, indem die Eisenbahngesetzgebung ja auch in anderer Hinsicht Bundessache sei. Es werde nicht möglich sein, der zukünftigen Vermittlungsinstanz, d. h. praktischerweise dem Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit bzw. dem Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement, primär die Ermächtigung zu verbindlichen Entscheiden einzuräumen; vielmehr komme es auf Grund der hauptsächlich in den ersten Nachkriegsjahren mit den Bahnverwaltungsbehörden gemachten Erfahrungen namentlich darauf an, die Parteien mit Hilfe des Gesetzes wenigstens dazu verpflichten zu können, am Verhandlungstisch zu erscheinen. Die verfassungsmäßigen Grundlagen für die Aufstellung der gewünschten gesetzlichen Vorschriften — Art. 26, 34 und 64 der Bundesverfassung — seien allseitig gegeben[1]. Gegen die soeben skizzierte Motivierung des Postulats Bratschi kann, im Rückblick auf die in diesem Kapitel der vorliegenden Arbeit über das Verhältnis zwischen Bahnverwaltungen und -personal erfolgten Feststellungen, kaum etwas eingewendet werden. Allerdings erhebt sich die Frage, ob es nicht vielleicht zweckmäßiger wäre, der Schiedsgerichtsbarkeit des BIGA, bzw. des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements lediglich die Heimarbeit und das Gewerbe zu unterstellen, hinsichtlich der Transportanstalten indes in Anbetracht ihres eigenartigen Betriebscharakters und der Tatsache, daß für sie schon eine besondere Bundesaufsichtsbehörde existiert, die gesetzliche Befugnis zur Erledigung von Streitigkeiten über das Arbeitsverhältnis dem Eidgenössischen Eisenbahndepartement zu erteilen. Ein allfälliger Einwand, solchermaßen werde die Wahrscheinlichkeit unvoreingenommener Entscheide der zuständigen Behörde mit einer eventuell zunehmenden finanziellen Beteiligung des Bundes selbst an den privaten Verkehrsunternehmungen erhöht, kann nicht in Frage kommen, da diese Gefahr beim Volkswirtschaftsdepartement auf keinen Fall kleiner wäre.

[1] Vgl. „Eisenbahner", Nr. 27, vom 3. Juli 1931, Seite 9.

V. Abschnitt

Die Ordnung des Besoldungswesens nach 1930

Die Ordnung des Besoldungswesens der schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten hat seit Ende 1930 bis zur Drucklegung der vorliegenden Arbeit im zweiten Halbjahr 1938, im Vergleich mit der Regelung in den vorausgegangenen Jahren — abgesehen vom Auftreten gewisser Besonderheiten in den Beschlüssen der Verwaltungsbehörden bestimmter Verkehrsunternehmungen über durchzuführende Gehalts- und Lohnreduktionen — wenigstens hinsichtlich der *Grundlagen* für die Besoldung des Bahnpersonals nirgends nennenswerte Aenderungen erfahren; die bezüglichen Darlegungen grundsätzlicher Natur können deshalb auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Anderseits ist aber in jeder Hinsicht der Tatsache Rechnung zu tragen, daß die *Besoldungsentwicklung* bei den meisten Bahnen unter dem Einfluß der als Begleiterscheinung der zweiten Nachkriegskrise erfolgten Senkung der Lebenshaltungskosten und des aus derselben Ursache, sowie aus der sich verschärfenden Automobilkonkurrenz zu erklärenden Rückgangs der Betriebseinnahmen der Eisenbahn-Transportanstalten zum mindesten bis zum Jahre 1937 *rückläufig* geworden ist; auf die Kennzeichnung dieser Entwicklungstendenzen sowohl an sich wie hinsichtlich der finanziellen Lage und Leistungskraft der Bahnunternehmungen wird naturgemäß dementsprechend mehr Raum verwendet werden müssen.

Im Unterschied zu dem anläßlich der Untersuchungen über die Bewegung der Gehälter und Löhne bis und mit 1930 angewandten Verfahren wird indes für die Erörterungen über die Weiterentwicklung des Diensteinkommens der Eisenbahner seit 1931 bis zur Gegenwart nicht mehr das schon zu weit entschwundene Jahr 1914, sondern das letzte, für fast alle Bahnen noch verhältnismäßig günstige Betriebsergebnisse aufweisende Jahr vor der hereingebrochenen zweiten Nachkriegskrise, *1930*, als Ausgangsjahr und *Vergleichsbasis* genommen; dieser Umstand ist bei eventuellen Gegenüberstellungen mit einem vor 1930 liegenden Zeitpunkt gebührend zu beachten. Ferner sei ausdrücklich darauf hingewiesen, daß für die auf das Jahr 1930 folgende Periode bloß die unumgänglich zu Hilfe zu ziehenden Tabellen 8, 9, 14, 15, 15a, 16, 19, 22, 25, 26, 26a, 26b, 29, 30, 33, 35, 36 und 37 erweitert worden sind, und zwar auch sie nur im Rahmen des absolut Notwendigen. Diese Ergänzung hat — von der Tabelle 14 ab-

gesehen — auf Grund der Geschäftsberichte für das Jahr 1936 stattgefunden; einzig in der Tabelle 14 ist ausnahmsweise mit Bezug auf die Verkehrsleistungen und die Personalbestände auf die amtliche Eisenbahnstatistik pro 1935 abgestellt worden, da die fraglichen Daten überhaupt in den Geschäftsberichten nicht durchwegs vergleichbar sind. Diese kleine Verschiebung des Erhebungsjahres hat indes praktisch sehr wenig oder gar nichts zu bedeuten, weil die in Zugs-, bzw. Achsenkilometern zum Ausdruck gebrachten Verkehrsleistungen der Eisenbahn-Transportanstalten von deren Verwaltungsbehörden nach 1935 aus Furcht, durch erhebliche Fahrplanreduktionen noch weitere Transportmengen an die Automobil-, bzw. Fahrradkonkurrenz zu verlieren, wenn überhaupt, dann wohl kaum in fühlbarer Weise vermindert worden sein und sich daher auch die Personalbestände nicht wesentlich geändert haben dürften.

A. Die Grundlagen für die Besoldung des Bahnpersonals.

Als solche kommen nach dem Jahre 1930 nur Besoldungs- und Nebenbezugsreglemente, sowie Verwaltungsbeschlüsse über die Durchführung von Sparmaßnahmen auf den Personalkosten in Betracht.

§ 1: Die Besoldungsordnungen.

Soweit seit 1930 keine neuen Besoldungsordnungen erlassen worden sind — was auf die Mehrzahl der Verkehrsanstalten zutrifft —, erübrigen sich hier zusätzliche grundlegende Erörterungen über Wesen und Inhalt dieser Regelsammlungen ohne weiteres. Aber auch die inzwischen von vereinzelten Bahnverwaltungen in Wirksamkeit gesetzten Gehalts-, bzw. Lohnregulative weisen keine grundlegend neuen Richtlinien für die Besoldung der Eisenbahnbediensteten auf; nur die Besoldungsansätze sind geändert.

§ 2: Die Regelung der Nebenbezüge.

Was soeben im Hinblick auf Wesen und Inhalt der nach 1930 noch Geltung besitzenden, bzw. neu eingeführten Gehalts- oder Lohnordnungen konstatiert worden ist, läßt sich ebenso uneingeschränkt von der Regelung der Nebenbezüge in bar und in natura sagen.

§ 3: Die Beschlüsse über die Durchführung von Sparmaßnahmen auf den Personalkosten.

Soweit solche, nach dem Jahre 1930 ergangene Verwaltungsbeschlüsse die Nichtausrichtung (Sistierung) der reglementarischen

Dienstalterszulagen (indirekte Herabsetzung der Grundgehälter und -löhne) oder die Reduktion der Nebenbezüge in bar, bzw. in natura — eine Kürzung der Teuerungszulagen kommt ohnehin nicht mehr in Frage — zum Inhalt haben, unterscheiden sie sich prinzipiell in keiner Weise von den im Verlauf der beiden früheren Reduktionsperioden erlassenen. Wo jedoch die Grundgehälter, bzw. -löhne *direkt* gekürzt worden sind — die meisten Bahnverwaltungen haben derartige Maßnahmen getroffen —, lautet der Bescheid indes mit Bezug auf zahlreiche, vornehmlich größere Transportanstalten in verschiedener Hinsicht anders, und zwar abgesehen davon, ob gleichzeitig eine neue, hier übrigens weiter noch nicht interessierende Besoldungsordnung, bzw. -skala in Kraft gesetzt worden ist oder nicht.

Was zunächst das *Bemessungsverfahren* anbelangt, so fällt auf, daß sich die Verwaltungsorgane der in den Untersuchungskreis der vorliegenden Arbeit einbezogenen Verkehrsanstalten fast ausschließlich entweder für die prozentual-einheitliche oder die gestaffelt prozentual-einheitliche Methode entschieden haben; bloß bei der Bodensee-Toggenburg-Bahn ist — unter Aufrechterhaltung der seit 1923 für St. Gallen, Romanshorn und Herisau effektiv zugestandenen Ortszulagen — ein anderes, d. h. das gestaffelt nominell-einheitliche Verfahren zur Anwendung gekommen, und das nominell-einheitliche fehlt überhaupt. Uebrigens haben auch die Verwaltungsorgane des Lötschberg-Konzerns (Pos. 2a—f) vom Jahre 1934 an mit der niedrigeren Festlegung der Kürzungsansätze für das in Bern und Umgebung domizilierte BLS-Personal in verschleierter Form eine Ortszulage eingeführt. — Die beiden in erster Linie gebräuchlichen Bemessungsmethoden stehen unter sich im Verhältnis von ungefähr 2 : 1.

Die in den letzten Jahren erfolgten Besoldungsreduktionen sind indes von den im Verlauf der vorausgegangenen Kürzungsperioden beschlossenen darin wesentlich verschieden, daß die benützten Verfahren überwiegend nicht mehr in gänzlich unveränderter, sondern bei manchen Bahnen sogar in zweifacher Hinsicht durchbrochener Form aufzutreten pflegten, während speziell für die kriegszeitlichen Gehalts- und Lohnkürzungen zwar gleichfalls die prozentual-, sowie die gestaffelt prozentual-einheitliche Bemessungsmethode — jedoch meist rein angewandt — typisch gewesen ist. Einmal drückt sich diese Unterschiedlichkeit der Grundlage häufig in der Statuierung eines sogenannten *Existenzminimums*, d. h. eines trotz der Gehalts-, bzw. Lohnkürzung unbedingt zu respektierenden Mindesteinkommens, aus. Im Genuß derartiger Vergünstigungen stehen fast ebensooft bloß die verheirateten und gegebenenfalls die unterstützungspflichtigen ledigen

Eisenbahnbediensteten, wie solche Erleichterungen ganz allgemein — demnach dem unverheirateten Personal überhaupt — gewährt worden sind. Sodann ist in den Sparbeschlüssen einer nicht viel kleineren Anzahl Bahnverwaltungen ein von jeder Reduktion ausgenommener, sogenannter *„abbau"freier Betrag* der Besoldung vorgesehen, der jedoch — im Gegensatz zum Existenzminimum — meist für alle und bloß vereinzelt nur für die verheirateten Bahnfunktionäre in Frage kommt. Diese Abweichung von der Norm hat zur Folge, daß die am ganzen Diensteinkommen gemessene Gehalts-, bzw. Lohnreduktion den maßgebenden Brutto-Kürzungsansatz in Wirklichkeit prozentual nicht erreicht, sondern stets, je nach der Höhe des abzugslosen Besoldungsanteils mehr oder minder ausgeprägt, mit abnehmenden Einkommensbezügen immer weiter hinter ihm zurückbleibt. Jede der beiden Arten, das einer beschlossenen Herabsetzung der reglementarischen Gehälter und Löhne prinzipiell zugrunde gelegte Reduktionsverfahren zu modifizieren, verhindert natürlich die gleichzeitige Anwendung der anderen nicht, und so ist das Vorkommen sowohl des Existenzminimums als auch des abzugsfreien Betrages in den Kürzungserlassen ungefähr eines Drittels sämtlicher Eisenbahnverwaltungen, die eine Reduktion der Besoldungen ihres Personals durchgeführt haben, ohne weiteres verständlich. Die Montreux-Berner Oberland-Bahn sticht übrigens in dieser Beziehung aus den anderen Verkehrsanstalten besonders hervor, indem ihre Verwaltungsbehörden es sich angelegen sein ließen, nicht nur das Existenzminimum, sondern auch den abzugsfreien Betrag nach dem Zivilstand der Bediensteten unterschiedlich, d. h. für die verheirateten Funktionäre höher als für die ledigen festzusetzen, sowie außerdem speziell das garantierte Diensteinkommen derart nach der Größe des Haushalts zu differenzieren, daß Verheiratete mit Kindern besser als kinderlos Verehelichte behandelt werden.

Die *Gründe* für die überwiegende Anwendung der verschiedenen Bemessungsmethoden in modifizierter Form liegen, was vorerst das Existenzminimum betrifft, in der beabsichtigten völligen Verschonung der am niedrigsten besoldeten und deshalb im Vergleich mit den für ihre Arbeitsleistung höher entschädigten Dienstkollegen ohnehin weniger kaufkräftigen Bahnfunktionäre mit der durchzuführenden Gehalts-, bzw. Lohnkürzung. Wird aber die Statuierung eines Existenzminimums isoliert vorgenommen, so haften ihr die nicht zu unterschätzenden Nachteile an, daß das Personal den Uebergang von den von der Reduktion befreiten zu den von dieser betroffenen Besoldungen als zu schroff empfindet — und zwar um so mehr, je höher der Kürzungsansatz fixiert ist —, sowie daß es, im Hinblick auf die postulierte Gleich-

behandlung sämtlicher Funktionäre, die Festsetzung eines Existenzminimums nur zu gerne — und nicht mit Unrecht — als unbillig anzusehen geneigt ist, wenn lediglich die verheirateten Bediensteten von ihr profitieren können. Indes vermag gerade der abzugslose Betrag für beide Mängel ein Korrektiv zu sein. Welche Wirkungen er zeitigt, wenn er allein zur Anwendung gelangt, ist an anderer Stelle (S. 205) bereits dargelegt worden. Tritt aber in einem Kürzungsbeschluß ein reduktionsfreier Teil des Gehalts, bzw. Lohnes gemeinsam mit einem in der Form des Existenzminimums garantierten Diensteinkommen auf, so eignet er sich durchaus dafür, die mit dessen Statuierung für das Personal verbundenen Nachteile mindestens zu mildern, wenn nicht gänzlich zu beseitigen.

Jede unterschiedliche Behandlung der Eisenbahner nach dem Zivilstand oder gar nach der Haushaltsgröße der Bediensteten, sei es durch die Gewährung einer Besoldungsgarantie, bzw. eines abzugsfreien Betrages nur an Verheiratete oder durch die Differenzierung des Existenzminimums, bzw. des von der Reduktion ausgenommenen Teiles der Einkommensbezüge nach Zivil- und Familienstand, kommt einer *verschleierten Einführung des Sozial- oder Familienlohnsystems* gleich, und wo solche Maßnahmen zu regulativgemäß schon vorgesehenen und verabfolgten Orts-, Familien- oder Kinderzulagen, — welche Zulagenarten übrigens gegebenenfalls bezeichnenderweise immer ausdrücklich von den Gehalts- und Lohnkürzungen unberührt geblieben sind —, hinzutreten, dienen sie natürlich stets mehr oder weniger dem *Ausbau* des bereits bestehenden Soziallohnsystems.

Inwieweit die Bahnverwaltungen, deren Kürzungsbeschlüsse die Statuierung entweder eines Existenzminimums oder eines abzugsfreien Betrages oder beider zugleich enthalten, mit denjenigen identisch sind, welche noch bis zum Jahre 1930 ihre Bediensteten ein unter bestimmten, häufig verwirklichten Voraussetzungen als unzureichend bezeichnetes Arbeitsentgelt haben beziehen lassen (S. 104), wird erst im nächsten Kapitel untersucht werden.

Während es einerseits immerhin noch eine Anzahl Verkehrsanstalten gibt, bei welchen das anläßlich der Gehalts-, bzw. Lohnreduktion gewählte Bemessungsverfahren in reiner Form angewandt zu werden pflegte, existieren anderseits einige Eisenbahnverwaltungen, deren Kürzungsmethoden sich überhaupt nicht in die Reihe der bisher beschriebenen einordnen lassen. Wenn — um lediglich die beachtenswertesten Besonderheiten aufzuzählen — die Verwaltungsorgane der Appenzeller-Bahn in einem ihrer Sparbeschlüsse den abzugsfreien Betrag, zum Zweck der Erleichterung des Uebergangs in die höhere Reduktionsstufe, von einem

bestimmten Besoldungsansatz an herabgesetzt haben, sowie wenn gemäß einem u. a. die Bediensteten der Städtischen Straßenbahn Biel betreffenden Kürzungserlaß die anscheinend nach Maßgabe des gestaffelt prozentual-einheitlichen Verfahrens in reiner Form mit steigenden Einkommensbezügen erhöhten Reduktionssätze nur für je einen gewissen *Teil*betrag des Diensteinkommens gelten, so sind solche Maßnahmen noch als *Grenzfälle* bewertbar. Es ist bei der Traverstal-Bahn, der Chur-Arosa-Bahn und der Rhätischen Bahn jedoch auch vorgekommen, daß die Bediensteten eine Gehalts- und Lohnkürzung auf dem Wege der *Zuteilung unbezahlter oder nicht voll bezahlter (Zwangs-)Ferien* — für die Funktionäre der ChA und der RhB in einem mit der Besoldungshöhe zunehmenden Ausmaß — auferlegt erhalten haben; die Verwaltung des RVT pflegte diese Maßnahme zwar einheitlich, aber — was auf die beiden anderen Verkehrsanstalten nicht zutrifft — als Ergänzung und Verschärfung einer bereits nach dem im Prinzip prozentual-einheitlichen Bemessungsverfahren erfolgten Herabsetzung des Diensteinkommens des Bahnpersonals durchzuführen. Endlich verdienen u. a. auch noch die Rhätische Bahn, die privaten Neuenburger Straßenbahnen, die Kantonalen Basler Straßenbahnen und — soweit es sich um ihr eigenes Personal handelt — die dem Kanton Schaffhausen gehörende Straßenbahn Schaffhausen-Schleitheim besondere Erwähnung, da die Besoldungsreduktionen bei ihnen partiell, bzw. ganz als eine von den Bediensteten *zwangsweise erhobene*, in die bereits vorhandene — und was wenigstens die Kantonalen Basler Straßenbahnen anbelangt, bisher vom Staat allein gespeiste — Pensionskasse zu entrichtende *Prämie, bzw. Mehrprämie* erscheint. Der Gehalt oder Lohn wird nominell zwar von keiner, bzw. von keiner akzessorischen Kürzung berührt, sowie insbesondere bei den Basler Straßenbahnen lediglich ein den Funktionären zahlreicher anderer Transportanstalten z. T. schon längst vertrauter Zustand hergestellt; die Tatsache indes, daß eine Bahnverwaltung oder der Staat als Arbeitgeber Kosten einsparen will, bzw. sie auf die Bahnbediensteten überwälzt, läßt das betroffene Personal solche Maßnahmen gleichwohl als Besoldungsreduktion empfinden, speziell, wenn es — wie mit Bezug auf die Schaffhausen-Schleitheim-Bahn ausdrücklich darauf hingewiesen wird — später im Falle der Pensionierung keinen entsprechenden Vorteil genießt.

Die *geldlichen Extraentschädigungen* sind in der zweiten nachkriegszeitlichen Kürzungsperiode zur Berechnung der Abzüge nur bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS und den von ihr mitbetriebenen Linien im Betrag des sogenannten Fixums des Zugs- und Lokomotivpersonals, sowie bei der Sihltal-Bahn, und

zwar auch hier bloß für die Funktionäre des Zugsbegleitungs- und des Fahrdienstes und erst, nachdem vorher die Umwandlung der für sie vorgesehenen Vergütung pro gefahrenen Kilometer in einen festen (auf dem Ergänzungsblatt zur Tabelle 19 übrigens nicht berücksichtigten) Betrag stattgefunden hatte, einbezogen worden.

Im Gegensatz zum Vorgehen der Verwaltungsbehörden einiger Verkehrsunternehmungen während der ersten nachkriegszeitlichen Reduktionsperiode und in Uebereinstimmung mit den anläßlich der kriegszeitlichen Besoldungskürzungen durchwegs eingehaltenen Richtlinien ist die *Durchführung der seit dem Jahre 1930 ergangenen Sparbeschlüsse* sozusagen ausschließlich — die einzige bekannte Ausnahme findet sich in einem Kürzungserlaß der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS und der von diesem Unternehmen mitbetriebenen Linien vor — nicht mehr etappenweise, sondern wiederum unter *einem* Male erfolgt, wohl nicht zuletzt auch deshalb, weil die Dringlichkeit der geplanten Einsparungen es erforderte.

Während in keinem Reduktionsbeschluß von einer eventuellen *Rückerstattung* der zurückbehaltenen Beträge die Rede ist, haben immerhin gewisse Bahnverwaltungen ausdrücklich den bloß notrechtlichen Charakter der in Aussicht gestellten Sparmaßnahmen hervorgehoben und dadurch deren *Milderung*, wenn nicht vollständige *Aufhebung* in einem späteren, günstigere Betriebsergebnisse aufweisenden und für die Zukunft erwarten lassenden Zeitpunkt wenigstens nicht im vornherein ausgeschlossen.

Die *gleichzeitige Durchführung von Sparbeschlüssen verschiedener Art* kann auch in den Jahren der zweiten nachkriegszeitlichen Kürzungsperiode bei einer Anzahl Transportanstalten — teils kurz- und teils langfristig — festgestellt werden, und zwar in dem Sinne, daß zur direkten Herabsetzung der regulativgemäßen Gehälter und Löhne entweder noch die sich mittelbar auswirkende Sistierung der reglementarischen Dienstalterszulagen oder die allgemeine, bzw. partielle Reduktion der geldlichen, sowie vor allem der Natural-Nebenbezüge hinzuzutreten pflegte. Wie außerdem konstatierbar ist, hat in gewissen Fällen eine *vertikale Häufung von Sparmaßnahmen der gleichen Art* stattgefunden, indem bestimmte Bahnverwaltungen nach 1930 einen Reduktionsbeschluß faßten, ohne gleichzeitig einen schon im Verlauf der ersten Nachkriegskrise in Kraft gesetzten, aber bis dahin überhaupt noch gar nicht oder wenigstens noch nicht gänzlich aufgehobenen Kürzungserlaß widerrufen zu haben.

Damit sind die wichtigeren grundsätzlichen Abweichungen der seit 1930 ergangenen Reduktionsbeschlüsse von Wesen und

Inhalt der früheren dargelegt; im übrigen wird auf die Erörterungen auf S. 61 ff. der vorliegenden Arbeit verwiesen.

B. Die Einkommensverhältnisse des Bahnpersonals in zahlenmäßiger Darstellung.

Die Erörterungen darüber, wie sich die Diensteinkommensbezüge der Eisenbahnfunktionäre seit dem Jahre 1930 zahlenmäßig weiterentwickelt haben, erfolgen wiederum am geeignetsten der Gliederung der Besoldungsgrundlagen für das Bahnpersonal entsprechend, sowie mit einer anschließenden Beurteilung dieser jüngsten Entwicklung der Gehälter und Löhne bei den Verkehrsanstalten.

§ 1: Die Grundbesoldungen.

Den *Ergänzungsblättern zu den beiden Tabellen 15 und 15a* ist vorerst zu entnehmen, daß im Zeitraum 1931—1937 neue Besoldungsreglemente, bzw. -skalen nur bei wenigen Bahnen, welche überdies ausschließlich den Kategorien der Voll-, Ueberland- und Gebirgsbahnen angehören, erlassen worden sind, wobei sich ihre Inkraftsetzung ziemlich gleichmäßig auf alle Jahre des Zeitraums 1931—1937 verteilt und als Datum des Inkrafttretens der 1. Januar im Vordergrund gestanden hat. Sollen die Jahresansätze dieser Gehalts- und Lohnordnungen — soweit es mit der Verschiedenartigkeit der betreffenden Transportanstalten, sowie mit dem differenzierten Aufbau der Besoldungsskalen überhaupt vereinbar ist — miteinander verglichen werden können, so ist nicht nur der unterschiedliche Zeitpunkt der Einführung, sondern außerdem zu berücksichtigen, unter was für Umständen und zu welchem Zweck die fraglichen Bahnverwaltungen zum Entschluß gelangt sind, ein neues Besoldungsreglement aufzustellen und in Kraft erwachsen zu lassen. Unter diesem Gesichtswinkel haben gemäß der den *Nachweis der seit 1930 eingetretenen Aenderungen* der reglementarischen Gehälter und Löhne enthaltenden *Zusammenstellung* die Besoldungsskalen der Bodensee-Toggenburg-Bahn vom 1. Januar 1931 und der Mittelthurgau-Bahn vom 1. Januar 1932 in einer Zeit mit zwar schon absteigender, aber noch relativ günstiger Wirtschaftskonjunktur im wesentlichen zumindest die Aufgabe gehabt, die Diensteinkommensbezüge des Bahnpersonals zu stabilisieren, wenn nicht sogar die, wenigstens die Gehalts- und Lohnmaxims hinaufzusetzen; dasselbe gilt von der auf 1. Januar 1931 im Sinne der Erhöhung der Maximalansätze um je eine Dienstalterszulage vorgenommenen Revision der für die Funktionäre der Bernina-Bahn maßgebenden Besoldungsordnung vom 1. Januar 1924. Dagegen handelt es sich in allen übrigen bekannten

Fällen, in welchen neue Gehalts-, bzw. Lohnskalen eingeführt worden sind, um die rechtliche Verankerung und Sicherung einer gleichzeitig beschlossenen Reduktion der reglementarischen Einkommensbezüge der Eisenbahner; dieser Charakter kommt den — überwiegend nach dem Jahre 1932 in Kraft gesetzten — Besoldungsskalen der Bodensee-Toggenburg-Bahn vom 1. Juli 1933, bzw. 1. Juli 1936, der Emmental- und Burgdorf-Thun-Bahn vom 1. Januar 1934, der Solothurn-Münster-Bahn vom 1. April 1934, der Langenthal-Huttwil-, Huttwil-Wolhusen- und Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn vom 1. Jan. 1936, der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn vom 1. Januar 1935, der Forch-Bahn vom 1. Februar 1935, bzw. 1. Januar 1937, der Appenzeller-Bahn vom 1. Januar 1932, der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell vom 1. Januar 1932, bzw. 1. Januar 1937, sowie derjenigen der Wengernalp- und Jungfrau-Bahn vom 1. April 1933 zu. Bei der Stansstad-Engelberg-Bahn ist die ab 1. Mai 1933 durchgeführte, die meisten Bediensteten berührende Herabsetzung der Gehalts-, bzw. Lohnmaxima insofern einer vom gleichen Zeitpunkt an vorübergehend eingetretenen allgemeinen 2%igen Kürzung der Einkommensbezüge vorausgegangen, als diese zusätzliche Reduktion auch auf den bereits gekürzten Besoldungs-Höchstansätzen erfolgte.

Mit der Inkraftsetzung einer neuen Gehalts- und Lohnordnung am 1. Januar 1932 hat die Verwaltung der Mittelthurgau-Bahn als letzte aller schweizerischen Eisenbahn-Verkehrsunternehmungen das während vollen sechzehn Jahren angewandte System der Grundbesoldungszuschüsse, bzw. Teuerungszulagen aufgegeben; am nächsten ist ihr darin u. a. die Birsigtal-Bahn mit vierzehn Jahren gekommen.

Mit Bezug auf die *Höhe der periodischen Dienstalterszulagen* und die *Zahl der Dienstaltersstufen* gelten im großen und ganzen die auf Seite 70 gemachten Feststellungen ebenfalls für die nach 1930 erlassenen Gehalts- und Lohnskalen. Immerhin ist zunächst hervorzuheben, daß die alljährliche Zuerkennung der reglementarischen Besoldungserhöhungen schon vor dem Jahre 1930 mit wenigen Ausnahmen überall zur Regel geworden und es seither geblieben ist, sowie daß die Maximalzahl der Dienstaltersstufen außer bei der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30/1937) und der Bernina-Bahn (Pos. 45/1931) nirgends zugenommen hat. Anderseits hängt es mit der gleichzeitig erfolgten Gehalts- und Lohnkürzung zusammen, wenn die Beträge der Dienstalterszulagen in den seit 1932 neu eingeführten Besoldungsskalen sehr oft entsprechend niedriger festgelegt worden sind.

§ 2: *Die Nebenbezüge.*

Auch hinsichtlich der Entwicklung der *geldlichen Extraentschädigungen* vom Jahre 1931 an kann im allgemeinen auf die früheren Darlegungen (S. 70 ff.) verwiesen werden, indem seither nur bei wenigen Verkehrsanstalten eine teils lediglich als vorübergehend, teils aber als bleibend gedachte Neuordnung der Nebenbezüge in bar stattgefunden hat. Soweit jedoch eine solche in irgendeiner Weise vorgenommen worden ist — derartige Beschlüsse kommen wiederholt bei den Schweizerischen Bundesbahnen und der Bodensee-Toggenburg-Bahn, sowie überdies je einmal bei der Emmental-Bahn samt den von ihr mitbetriebenen Linien, der Mittelthurgau-Bahn, der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn, der Forch-Bahn, der Appenzeller-Bahn, der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell, der Rhätischen Bahn, der Rheintalischen Straßenbahn und der Altstätten-Gais-Bahn in Frage —, fällt das Datum ihres Inkrafttretens meist genau oder wenigstens annähernd mit demjenigen der Einführung einer neuen Besoldungsskala oder einer Reduktion der reglementarischen Gehälter und Löhne zusammen; nur auf die Schweizerischen Bundesbahnen (Pos. 1/1930) — auf sie immerhin lediglich teilweise —, die Rhätische Bahn (Pos. 47/1937), die Rheintalische Straßenbahn (Pos. 56a/1937) und die Altstätten-Gais-Bahn (Pos. 56b/1937) trifft es nicht zu, indem die Neuregelung der geldlichen Extraentschädigungen in diesen Fällen von einem anderen Zeitpunkt an wirksam geworden ist.

Im Hinblick auf das Jahr der Inkraftsetzung der revidierten Nebenbezugsansätze läßt sich konstatieren, daß die neuen Bestimmungen — den in den nach 1930 erlassenen Besoldungsskalen zum Ausdruck gelangten Entwicklungstendenzen entsprechend — fast durchwegs im wesentlichen den Charakter einer Stabilisationsvorkehrung besitzen, wenn sie vor 1932 beschlossen worden sind, und denjenigen einer zumindest partiellen Sparmaßnahme, sofern es erst nachher geschehen ist. Vorweggenommen sei hier ausnahmsweise das, was eigentlich erst ins nächste Unterkapitel gehört: Die Reduktion der geldlichen Extraentschädigungen hat — um nur ein paar Beispiele zu nennen — ab 1. Juli 1936 bei den Schweizerischen Bundesbahnen bis zu 12% und bei der Bodensee-Toggenburg-Bahn im Mittel 10%, sowie vom 1. Januar 1937 an bei der Rhätischen Bahn, der Rheintalischen Straßenbahn und der Altstätten-Gais-Bahn durchschnittlich ebensoviel betragen. Indes will das keineswegs heißen, in die Kürzung seien jeweils alle Arten geldlicher Extravergütungen einbezogen worden; vielmehr pflegten in der Hauptsache bloß die Verköstigungs-, bzw. Tag-

gelder und etwa noch die Versetzungsentschädigungen davon betroffen zu werden; anderseits ist auch die gleichzeitige Erhöhung gewisser Nebenbezugsansätze vorgekommen, wenn die Verwaltungsbehörden sie für gerechtfertigt hielten, so z. B. die Spesenpauschale des Bahnmeisters der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (Pos. 19/1935), oder das von der Herabsetzung der Nebenbezüge in bar betroffene Personal hat anderweitig eine wenigstens partielle Kompensation zugestanden erhalten.

Das *Ergänzungsblatt zur Tabelle 16* vermag aus raumtechnischen Gründen leider ebensowenig wie die Tabelle 16 selbst allen Einzelheiten in der Verabfolgung von geldlichen Extraentschädigungen gerecht zu werden, bzw. aufzuzeigen, wo tatsächlich überall Aenderungen, speziell Reduktionen der Ansätze bis zu deren vollständigem Verschwinden erfolgt sind. Insbesondere versagt es z. T. in denjenigen Fällen, in welchen seit 1930 infolge des Wechsels im Traktionssystem eine Umstellung der Betriebsorganisationen mit ihren an sich für das Unternehmen günstigen, auch im Aufbau des Nebenbezugsreglements zutage tretenden finanziellen Auswirkungen stattgefunden hat, also hinhinsichtlich der Bodensee-Toggenburg-Bahn (Pos. 3/1936), der Emmental-Bahn samt mitbetriebenen Linien (Pos. 4/1934), der Appenzeller-Bahn (Pos. 29/1932) und der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30/1932).

Die in der *Tabelle 16a* aufgezählten Verkehrsunternehmungen, deren Verwaltungsbehörden von einem bestimmten Zeitpunkt an eine *Reduktion der Stellvertretungsentschädigungen* eintreten zu lassen pflegen, sind seit 1. Januar 1932 um die Mittelthurgau-Bahn vermehrt. Anderseits ist bei der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (Pos. 19/1935) und der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30/1932) die das vorwiegend gebräuchliche Kürzungsmaß von 20% überschreitende Ermäßigung der Nebenbezugsansätze weggefallen, sowie außerdem bei der Rheintalischen Straßenbahn (Pos. 56a/1937) und der Altstätten-Gais-Bahn (Pos. 56b/1937) der Zeitpunkt, von welchem an die Herabsetzung der Verköstigungsgelder eintritt, auf die halbe Frist zurückverlegt worden. Alle diese Aenderungen sind in der Tabelle 16a nicht mehr speziell nachgetragen.

Mit Bezug auf die seit dem Jahre 1930 erfolgte Zuteilung von *Natural-Nebenbezügen*, d. h. von Dienstkleidern an das Bahnpersonal wird in erster Linie an die früheren Darlegungen auf Seite 72 ff. erinnert. In Anbetracht der verhältnismäßigen Bedeutungslosigkeit der durchschnittlichen Uniformierungskosten pro Mann und Jahr, sowie insbesondere auch des Gesamtaufwandes für Dienstkleidereffekten im Jahresmittel haben die beiden Ta-

bellen 17 und 17a keine Erweiterung über das Jahr 1930 hinaus erfahren. Die auf Grund von in ausreichender Menge vorhandenem Unterlagenmaterial gemachte Feststellung, daß die Verwaltungsbehörden der meisten Eisenbahn-Transportanstalten infolge des Rückgangs der Betriebseinnahmen im Zeitraum 1931—1937 nach 1930 früher oder später durch eine Verlängerung der Tragzeiten aller oder mindestens der wichtigeren Dienstkleidereffekten auch die Uniformierungskosten möglichst einzuschränken suchten, mag genügen; zu den wenigen Verkehrsunternehmungen, deren Funktionäre von derartigen Maßnahmen wenigstens nicht in erheblichem Maß, bzw. überhaupt nicht betroffen worden sind, gehören z. B. die Sensetal-Bahn, die Regionalbahn des Val-de-Ruz, die Appenzeller-Bahn, die Elektrische Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell, die St. Gallen-Speicher-Trogen-Bahn, sowie die Bellinzona-Mesocco-Bahn.

§ 3: Die Sparmaßnahmen auf den Personalausgaben.

Nachdem die Reduktion nicht nur der geldlichen, sondern auch der Natural-Nebenbezüge soeben vorweg erörtert worden ist, erstrecken sich die folgenden Darlegungen bloß noch auf die mittel- und die unmittelbare Kürzung der Grundbesoldungen.

Was zunächst die im Verlauf der zweiten nachkriegszeitlichen Wirtschaftskrise durchgeführte *Einstellung der ordentlichen reglementarischen Gehalts-, bzw. Lohnerhöhungen* anbelangt, so hat die Zahl derjenigen Bahnverwaltungen, welche bezügliche Beschlüsse gefaßt haben, im Vergleich mit ihrem Stand während der ersten Nachkriegskrise etwas zugenommen. Die betreffenden Verkehrsunternehmungen sind einesteils identisch, indem etweder — wie bei der Sensetal-Bahn (Pos. 9), der Saignelégier-Glovelier-Bahn (Pos. 10), der Porrentruy-Bonfol-Bahn (Pos. 11) und der Aigle-Sépey-Diablerets-Bahn (Pos. 36) — die aus dem Jahre 1922, bzw. 1926 stammenden Kürzungserlasse einfach wenigstens bis Ende 1937 noch nicht widerrufen oder schon in einem früheren Zeitpunkt aufgehobene bezügliche Sparmaßnahmen — wie bei der Aigle-Ollon-Monthey-Bahn (Pos. 33) und der Montreux-Berner Oberland-Bahn (Pos. 37) — nach einigen Jahren normaler Anwendung des Besoldungsreglements von neuem in Kraft gesetzt worden sind. Anderenteils handelt es sich jedoch, soweit bekannt, um erstmals gefaßte Verwaltungsbeschlüsse dieser Art, so namentlich bei der Traverstal-Bahn (Pos. 12), der Südost-Bahn (Pos. 13), der Mittelthurgau-Bahn (Pos. 15), der Saignelégier-Chaux-de-Fonds- und der Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds-Bahn (Pos. 17), der Monthey-Champéry(-Morgins)-Bahn (Pos. 34), sowie partiell auch bei der Birseck-Bahn (Pos. 53). Der *Beginn der Sistierung* ist in all den

aufgezählten Fällen, in welchen die Einstellung der periodischen Gehalts- und Lohnerhöhungen nicht noch aus der ersten Nachkriegskrise herstammt, entweder ganz an den Anfang oder ganz ans Ende der zweiten nachkriegszeitlichen Periode wirtschaftlicher Depression gelegt, bei der Birseck-Bahn (Pos. 53/2d) sogar erst auf 1. Januar 1937. Mit Bezug auf die *Höhe*, den *Widerruf* und die eventuelle nachträgliche *Rückerstattung* der vorgenommenen indirekten Abzüge vom Diensteinkommen gelten die bereits anderweitig (S. 78, bzw. 79) allgemein und insbesondere hinsichtlich der unmittelbar nachkriegszeitlichen Besoldungsreduktionen erfolgten Feststellungen auch hier. Einzelheiten stehen im *Nachweis* der seit dem Jahre 1930 eingetretenen prinzipiellen Aenderungen der reglementarischen Gehälter und Löhne, sowie auf dem *Ergänzungsblatt zur Tabelle 15a* verzeichnet.

Der eben erwähnte *Nachweis* orientiert zugleich über die *unmittelbare Herabsetzung der regulativgemäßen Diensteinkommensbezüge während der zweiten nachkriegszeitlichen Kürzungsperiode (nach 1931)*. In erster Linie ist hervorzuheben, daß sich die Zahl derjenigen Bahnen, deren Verwaltungsorgane nach dem Jahre 1930 Beschlüsse über eine in irgendwelcher Form vorzunehmende direkte Reduktion der Grundbesoldungen der Bediensteten gefaßt haben, über beinahe alle Transportanstalten erstreckt, wogegen die unbedingte Notwendigkeit derartiger Sparmaßnahmen während der ersten nachkriegszeitlichen Periode ungünstiger Wirtschaftskonjunktur im ganzen lediglich bei etwa zwei Dritteln sämtlicher Verkehrsunternehmungen zutage getreten ist. Im Zeitraum 1931—1937 sind bloß die Funktionäre der Sensetal-Bahn (Pos. 9), der Regionalbahnen Saignelégier-Glovelier (Pos. 10) und Porrentruy-Bonfol (Pos. 11), der Waldenburger-Bahn (Pos. 24), der Birsigtal-Bahn (Pos. 25), der Trogener-Bahn (Pos. 31), der Aigle-Ollon-Monthey-Bahn (Pos. 33), der Bellinzona-Mesocco-Bahn (Pos. 44), der privat betriebenen Trambahn Altdorf-Flüelen (Pos. 51), sowie der ebenfalls privaten Schwyzer Straßenbahnen (Pos. 52) von jeder direkten Besoldungsreduktion völlig verschont geblieben; dabei handelt es sich allerdings teilweise um Verkehrsanstalten, deren Verwaltungsbehörden das Diensteinkommen des Personals entweder schon kurz nach dem Weltkrieg oder dann im Verlauf der ersten Nachkriegskrise gerade nur so hoch angesetzt haben, daß seine Bezüger in Anbetracht, bzw. trotz des jeweiligen Standes der Lebenshaltungskosten — sogar nach der Meinung gewisser Bahnverwaltungen selbst — überhaupt keine oder keine weitere Herabsetzung der Diensteinkommensbezüge mehr hätten über sich ergehen lassen können. Soll der *Zeitpunkt des Inkrafttretens* der hier in Frage kommenden Sparmaßnahmen festgestellt werden,

so ist zunächst daran zu erinnern, daß während der zweiten nachkriegszeitlichen Kürzungsperiode — anders als in der ihr vorausgegangenen — z. T. gleichzeitig dreierlei Arten Beschlüsse über direkte Gehalts-, bzw. Lohnreduktionen unterschieden werden können: Erstens diejenigen, welche frühestens 1932, spätestens 1937 erlassen worden sind und die ursprünglichen, öfters einmaligen Sparmaßnahmen zum Gegenstand haben; sodann solche, die allerfrühestens aus dem Jahre 1934, aber gleichfalls nicht aus einem späteren Jahr als 1937 stammen und Vorschriften über eine verschärfte Herabsetzung der Diensteinkommensbezüge enthalten; drittens die erstmals im Verlauf des Jahres 1937 unter dem Einfluß der am 26. September 1936 erfolgten Devalvation des Schweizerfrankens gefaßten Verwaltungsbeschlüsse über die Milderung der auf den Besoldungen durchgeführten Sparmaßnahmen. Die allerdings nicht absolut, aber immerhin verhältnismäßig größte Anzahl Kürzungserlasse erster Kategorie ist im Jahre 1934 ergangen; doch findet sich nicht nur in den beiden nächstfrüheren, sondern auch in den zwei nächstfolgenden Jahren noch je eine zwar an diejenige des Jahres 1934 bei weitem nicht heranreichende, indes gleichwohl relativ bedeutende Zahl von solchen Beschlüssen. Als näheres Datum des Inkrafttretens hat der 1. Januar stark im Vordergrund gestanden, während ihm der 1. Juli im zweiten Rang folgte und sich die sonstigen Erlasse auf die übrigen Monate — den Dezember ausgenommen — verteilten. Die bestandesmäßig approximativ um die Hälfte hinter den Kürzungsbeschlüssen erster Ordnung zurückgebliebenen verschärften Gehalts- und Lohnreduktionen sind zum weitaus größten Teil im Jahre 1936, und zwar — wenn auch nicht absolut, so doch relativ — am häufigsten ab 1. Januar, bzw. 1. April wirksam geworden, während die auf den Verwaltungsbeschlüssen dritter Kategorie basierende Ermäßigung der Kürzungssätze mehrheitlich vom 1. Januar 1938 an stattgefunden hat. Diese Feststellungen beantworten zugleich die Frage, wann die hier diskutierten Sparmaßnahmen aufgehoben worden seien. Logischerweise fällt der *Zeitpunkt ihres Widerrufs* mit dem Einführungsdatum entweder verschärfter oder gemildeter Besoldungsreduktionen zusammen. Gänzlich aufgehoben worden ist die im Zeitraum 1931—1937 vorgenommene Herabsetzung der Einkommensbezüge indes erst in einem einzigen Fall, nämlich bei der Städtischen Straßenbahn Schaffhausen (Pos. 64), und zwar mit Wirkung vom 1. Januar 1938 an[1]; die am 1. April 1923 eingetretene erste Reduktion der Gehälter und Löhne bleibt jedoch weiter bestehen. Im Hinblick auf *die Dauer der Periode direkter Besoldungskürzungen* läßt sich konstatieren, daß diese am frühesten, d. h. bereits am 1. Januar 1932 — also vor

mehr als sechs Jahren —, bei der Appenzeller-Bahn (Pos. 29) und der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30), am spätesten, d. h. erst am 1. Januar 1937 hingegen bei der Birseck-Bahn (Pos. 53) eingesetzt hat, wenn bloß die Verwaltungsbeschlüsse erster Ordnung berücksichtigt werden. Anderseits ist in der Durchführung von Sparmaßnahmen zweiter Kategorie wiederum die Verwaltung der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30) den anderen am 1. Januar 1934, demnach vor ungefähr vier Jahren, mit dem zuletzt von den privaten Neuenburger Straßenbahnen (Pos. 49) ab 1. April 1937 befolgten Beispiel vorangegangen. Soweit die sogenannten Milderungsbeschlüsse bereits während des Jahres 1937 gefaßt worden sind, haben die Bediensteten der Wynental-Bahn (Pos. 22) ab 1. Januar, diejenigen der Montreux-Berner Oberland-Bahn (Pos. 37) ab 1. Juli und die Funktionäre der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (Pos. 18) ab 1. Oktober des erwähnten Jahres von den ermäßigten Reduktionssätzen profitiert; in den übrigen bekannten Fällen, d. h. — von der schon weiter oben zitierten Städtischen Straßenbahn Schaffhausen (Pos. 64) abgesehen — bei den Schweizerischen Bundesbahnen (Pos. 1), der Rhätischen Bahn (Pos. 47), sowie zudem bei den kommunalen Trambahnunternehmungen von Bern (Pos. 58), Winterthur (Pos. 62) und St. Gallen (Pos. 63), sind derartige Erleichterungen für das Personal erst seit 1. Januar 1938 zur Tatsache geworden[2]. Inwieweit die seit 1932 durchgeführten direkten Besoldungsreduktionen — wenn vielleicht auch in gemildeter Form — *bleibenden Charakter* besitzen, kann selbstverständlich im voraus nicht bestimmt beurteilt werden; gewiß ist lediglich, daß sie anfänglich allgemein nur als vorübergehende Notmaßnahmen gedacht waren. Ihre Weiterexistenz dürfte indes hauptsächlich von der zukünftigen Entwicklung der Bahn-Betriebseinnahmen und der Lebenshaltungskosten, bzw. vom ferneren Verlauf der Wirtschaftskonjunktur und — sicher nicht zuletzt — vom baldigen Zustandekommen einer sowohl die Eisenbahn-Transportanstalten wie das Automobil-

[1] Bis zur Drucklegung der vorliegenden Arbeit konnte indes noch in Erfahrung gebracht werden, daß die durchgeführte Besoldungsreduktion vom gleichen Zeitpunkt an u. a. auch bei den Berner Oberland-Bahnen inkl. Schynige Platte-Bahn (Pos. 38/39), sowie bei der Wengernalp-Bahn (Pos. 40a) und der Jungfrau-Bahn (Pos. 40b) gänzlich aufgehoben worden ist.

[2] Bis zur Drucklegung der vorliegenden Arbeit ist außerdem bekannt geworden, daß vom 1. Januar 1938 an u. a. auch bei der Bodensee-Toggenburg-Bahn (Pos. 3), der Bernina-Bahn (Pos. 45) und der Chur-Arosa-Bahn (Pos. 46) erhebliche Milderungen der bestehenden Diensteinkommenskürzungen eingetreten sind. Schon ab 1. November 1937 hat übrigens eine solche beim Lötschberg-Konzern (Pos. 2a—f) stattgefunden.

Transportgewerbe befriedigenden Lösung des Verkehrsteilungsproblems abhängen. Von einer nachträglichen *Rückerstattung* der seit dem Jahre 1932 erfolgten Gehalts-, bzw. Lohneinbußen ist in keinem bezüglichen Verwaltungserlaß die Rede.

Geht es darum, das *Ausmaß* der im Zeitraum 1931—1937 vorgenommenen Besoldungsreduktionen zu bestimmen, so muß vorerst wiederum auf die drei verschiedenen zeitlichen Kategorien von Kürzungsbeschlüssen, sowie außerdem darauf Bedacht genommen werden, ob die Bahnfunktionäre die Herabsetzung ihres Diensteinkommens bedingungslos akzeptieren mußten oder ob sie gewisse Zusicherungen oder Modifikationen durchzusetzen vermochten. Wird zunächst noch von dem die Gehalts- und Lohnkürzung mildernden Effekt des bei nicht wenigen Verkehrsunternehmungen dem Personal zugestandenen abzugsfreien Betrages und der garantierten Besoldung, bzw. des sogenannten Existenzminimums abgesehen, demnach lediglich der *nominelle* Reduktionssatz in Betracht gezogen, so läßt sich konstatieren, daß die Herabsetzung des Diensteinkommens gemäß den bezüglichen Verwaltungsbeschlüssen erster Kategorie, teilweise je nach der Höhe des Grundgehalts oder -lohnes differiert, fast ausschließlich 3 bis 10 %, in dem allerdings relativ spät und nur kurze Zeit — vom 1. Juli bis 31. Dezember 1936 — aufgetretenen Ausnahmefall der Wynental-Bahn (Pos. 22) jedoch auch wesentlich mehr, d. h. 10 bis 15 % betragen hat. Soweit die ursprüngliche Besoldungsreduktion verschärft worden ist, pflegte sich die *zusätzliche* Minderung der Einkommensbezüge gewöhnlich zwischen 2 und 6 % zu halten, wobei immerhin vereinzelt sowohl niedrigere wie höhere Kürzungssätze desgleichen vorgekommen sind. In dieser Hinsicht müssen die Traverstal-Bahn (Pos. 12), sowie die Montreux-Berner Oberland-Bahn (Pos. 37) speziell erwähnt werden: Diese, weil ihre Verwaltungsbehörden die maßgebenden Reduktionssätze in der Zeit vom 1. April 1936 bis 30. Juni 1937 um volle 10 % auf grundsätzlich 16, bzw. 17½ % erhöht haben, und jene, weil ihre Funktionäre sich genötigt sahen, nicht nur ab 1. September 1935 eine um ebensoviel auf prinzipiell 15 % verschärfte Herabsetzung der Gehälter und Löhne, sondern außerdem, mit voller Wirkung vom 1. Januar 1936 bis 31. März 1937, einen unbezahlten Zwangsurlaub zu dulden, weshalb — nach übereinstimmenden Mitteilungen der Verwaltung und des Personals — die Gesamtkürzung des Diensteinkommens für den einzelnen Funktionär im Jahre 1936 auf 32 % stieg. Die erstmals bei der Wynental-Bahn (Pos. 22) ab 1. Januar 1937 zu beobachtende Milderung der Gehalts- und Lohnreduktionen hat in diesem Falle ausnahmsweise 2½ bis 7½ % ausgemacht, im

übrigen vorwiegend 5% nicht überschritten, jedoch vereinzelt auch bereits zur gänzlichen Sistierung der Abzüge geführt.

Es ist weiter oben (S. 217) schon darauf hingewiesen worden, die effektive Kürzung des Diensteinkommens sei bei manchen Transportanstalten nicht mit der nominellen identisch gewesen, indem die Statuierung entweder eines abzugsfreien Betrages oder eines garantierten Gehalts, bzw. Lohnes oder beider miteinander vergleichsweise eine gewisse Herabsetzung der tatsächlichen Abzüge bewirke. Was nun die *Höhe sowohl der abzugsfreien Beträge wie der sogenannten Existenzminima* betrifft, so weist sie nicht allein oft von Bahn zu Bahn, sondern bei vereinzelten Verkehrsunternehmungen — als sprechendstes Beispiel mag die Montreux-Berner Oberland-Bahn (Pos. 37) zitiert sein — auch zeitliche Unterschiedlichkeiten auf, und zwar bei erhöhtem Kürzungssatz im Sinne einer gleichzeitigen Reduktion, und umgekehrt, was natürlich in jenem Fall zu einer Verschärfung zweiten Grades, in diesem dagegen zu einer zusätzlichen Milderung der Sparmaßnahmen führen muß. Am niedrigsten, nämlich auf lediglich Fr. 500.— (allerdings bloß für die höhere Kürzungsstufe), ist der *abzugsfreie Betrag* in einem Reduktionsbeschluß der Appenzeller-Bahn (Pos. 29/1936) und am höchsten, d. h. auf Fr. 2000.—, je in einem solchen der Chur-Arosa-Bahn (Pos. 46/1936), der Städt. Straßenbahn Zürich (Pos. 61/1934), sowie der Städt. Straßenbahn Schaffhausen (Pos. 64/1934) angesetzt worden, während er sonst relativ weitaus am häufigsten Fr. 1000.— und je etwa halb so oft Fr. 1500.—, Fr. 1600.— oder Fr. 1800.— ausgemacht hat. Anderseits erscheint der niedrigste *Betrag des garantierten Diensteinkommens* mit Fr. 2400.— in je einem einschlägigen Erlaß der Verwaltungsorgane der Mittelthurgau-Bahn (Pos. 15/1936) und der Montreux-Berner Oberland-Bahn (Pos. 37/1936), der höchste dagegen mit Fr. 4000.— in den die Trambahnunternehmungen der Städte Luzern (Pos. 60), Zürich (Pos. 61/1934) und Winterthur (Pos. 62/1938) tangierenden behördlichen Sparbeschlüssen; meist ist er jedoch entweder auf Fr. 3200.— oder, etwas weniger häufig, auf Fr. 3000.— festgelegt worden. Ganz besonders bleibt noch hervorzuheben, daß die Schweizerischen Bundesbahnen (Pos. 1/1936 f.), die Langenthal-Huttwil- und die Huttwil-Wolhusen-Bahn (Pos. 6/1936), die Städt. Trambahn St. Gallen (Pos. 63/1936 f.), sowie die Städt. Straßenbahn Schaffhausen (Pos. 64/1934) den *Familienpflichten* ihrer verheirateten Bediensteten durch eine *Erhöhung des abzugsfreien Betrages* um je Fr. 100.—, bzw. Fr. 200.— pro Kind unter 18, bzw. 16 Jahren speziell Rechnung getragen haben, und zwar — mit Ausnahme der Langenthal-Huttwil- und der Huttwil-Wolhusen-Bahn (Pos. 6/1936), bei welchen eine solche Milderung der Gehalts- oder

Lohnreduktion lediglich für die ersten fünf Kinder gewährt zu werden pflegt — unbeschränkt. Dasselbe Ziel verfolgen die Verwaltungsbehörden der Städtischen Straßenbahn Biel (Pos. 57/1934) mit dem Zugeständnis einer Ermäßigung des nach Vorschrift für ein Kalenderjahr ermittelten Kürzungsbetrages um Fr. 10.— für jedes Kind bis zu 18 Jahren, sowie diejenigen der Montreux-Berner Oberland-Bahn (Pos. 37/1933 ff.) und der Städtischen Straßenbahn Winterthur (Pos. 62/1934 f.), wenn sie das Existenzminimum für Verheiratete mit Kindern um Fr. 300.—, bzw. Fr. 500.— höher als für kinderlos verehelichte Funktionäre angesetzt haben.

Es sei auch der besondere Hinweis darauf nicht unterlassen, daß *Ledige mit Unterstützungspflicht* in den Reduktionsbeschlüssen gewisser größerer Verkehrsanstalten mit Bezug auf die Gewährung des Existenzminimums usw. den verheirateten Bediensteten ausdrücklich gleichgestellt worden sind; ganz ähnlich verhält es sich für *Verwitwete und Geschiedene* mit eigenem Haushalt.

Es dürfte nach diesen Ausführungen über die vielfach eingetretenen Modifikationen der nominellen Reduktionssätze kaum mehr bezweifelt werden können, daß eine *erschöpfende Herausarbeitung der Stärke der effektiven Gehalts- und Lohnkürzung* im einzelnen nicht wohl angeht. Jedoch besteht wenigstens die Möglichkeit, eine *zusammenfassende Formel* aufzustellen, welche Anspruch auf Allgemeingültigkeit besitzt und lautet: Das Ausmaß der effektiven Besoldungsreduktion entfernt sich vom nominellen Reduktionssatz mit abnehmenden Einkommensbezügen relativ um so weiter und schneller nach unten, je höher der abzugsfreie Betrag und das garantierte Diensteinkommen oder Existenzminimum festgelegt sind. Die effektive Gehalts- bzw. Lohnkürzung ist somit gar nichts anderes als eine Funktion des nominellen Kürzungssatzes, der Besoldung, des abzugsfreien Betrages und des sogenannten Existenzminimums. Aus dem *Nachweis* der im Zeitraum 1931—1937 eingetretenen prinzipiellen Aenderungen der reglementarischen Gehälter und Löhne geht — z. T. zwar nur mittelbar — hervor, wie groß je nach dem gegenseitigen Verhältnis der genannten vier Faktoren die Abweichungen des effektiven Reduktionssatzes vom nominellen auszufallen pflegten; unter bestimmten Voraussetzungen konnten, bzw. können die wirklichen Abzüge — wenn sie überhaupt in Frage kommen — prozentual relativ weit unter dem halben nominellen Kürzungssatz bleiben.

§ 4: Vergleichende Beurteilung der Besoldungsverhältnisse des Bahnpersonals im Zeitraum 1931—1937.

Da — wie bereits anderweitig (S. 202 f.) erwähnt worden ist — der Stand der Einkommensverhältnisse des Bahnpersonals im

Jahre 1930 als Ausgangspunkt für die Beobachtung der Besoldungsentwicklung im Zeitraum 1931—1937 dient, worauf der *Nachweis* der seit 1930 eingetretenen prinzipiellen Aenderungen der reglementarischen Gehälter und Löhne schon — obwohl nicht überall ausdrücklich — Rücksicht nimmt und daher als Grundlage für eine in verschiedener Hinsicht vergleichende Beurteilung des Diensteinkommens der Eisenbahner vollauf genügt, wird eine entsprechende Ergänzung der großen Besoldungsübersichten I—VI selbst entbehrlich.

Die *Entwicklung der nominellen Diensteinkommensbezüge an und für sich* braucht hier nicht mehr näher berührt zu werden, nachdem sie im Unterkapitel über die seit 1931 beschlossenen Sparmaßnahmen auf den Personalkosten (S. 217 ff.) zur Genüge als im großen und ganzen — d. h. bei wenigen Verkehrsanstalten ausgenommen — je nach der Höhe des Gehalts oder Lohnes mehr oder weniger rückläufig gekennzeichnet worden ist.

Werden die der schweizerischen Eisenbahnerschaft nach dem Jahre 1930 gewährten Besoldungen zunächst mit dem *landesdurchschnittlichen Stand der Lebenshaltungskosten* in Beziehung gesetzt, so muß vorerst untersucht werden, wie sich die Lebenshaltungskosten selbst im Zeitraum 1931—1937 entwickelt haben. An Hand der die Bewegung des BIGA-Index seit 1914 aufzeigenden kleinen Tabelle auf Seite 33 resultieren in dieser Hinsicht die folgenden prozentualen Abweichungen der Ausgaben für den Lebensunterhalt vom Stand im Jahre 1930, bzw. im Monat September 1936:

Jahr	*Nahrung*	*Brenn- und Leuchtstoffe*	*Bekleidung*	*Miete*	*Total*
a) Stand der Lebenshaltungskosten im Jahre 1930 = 100					
1931	— 7,3	— 3,0	— 9,4	1,2	— 5,2
1932	—17,8	— 7,5	—20,0	1,6	—12,7
1933	—23,1	— 9,8	—26,2	0,5	—17,0
1934	—24,3	—11,3	—28,1	—0,7	—18,3
1935	—25,0	—13,7	—28,7	—1,6	—19,1
1936	—21,1	—14,5	—30,7	—3,2	—17,8
1937	—14,5	—12,1	—25,0	—4,9	—13,3
b) Stand der Lebenshaltungskosten im Sept. 1936 = 100					
1937	7,4	4,5	8,1	—1,1	5,4

Obige Tabelle zeigt in erster Linie, daß die Kosten der Lebenshaltung, deren Verbilligung im Jahre 1920 eingesetzt und — mit zwei nur kurzen, wenig bedeutsamen Unterbrechungen — bis Ende 1930 angehalten hat, im Zeitraum 1931—1936 (präzisiert:

bis und mit September 1936) weiterhin durchschnittlich um ungefähr 20% zurückgegangen und von da an sofort wieder um fast 6% gestiegen sind. Die am *26. September 1936* erfolgte Devalvation des Schweizerfrankens sollte daher im Hinblick auf die Richtlinien für die Besoldungspolitik einen *Wendepunkt* erster Ordnung darstellen, insbesondere weil die Veränderungen in den Lebenshaltungskosten sowohl vor wie nach diesem Datum im Nahrungsmittel-, Bekleidungs-, sowie im Brenn- und Leuchtstoffindex am deutlichsten zum Ausdruck zu gelangen pflegten Hingegen ist der Mietindex auch im Zeitraum 1931—1937 immer noch seine eigenen Wege gegangen, und zwar einmal insofern, als die Veränderungen bei ihm stets am wenigsten in Erscheinung getreten sind, und sodann darin, daß er bis und mit 1933 zu- und erst von da an — dann aber konstant, d. h. über den Monat September 1936 hinaus — abgenommen hat.

Werden diesen Tatsachen die im vorausgehenden Unterkapitel mit Bezug auf die Reduktion der nominellen Diensteinkommensbezüge erfolgten Feststellungen (S. 217 ff.) gegenübergehalten, so zeitigt ein solcher Vergleich folgende Ergebnisse: Die in den seit 1932 gefaßten Sparbeschlüssen festgelegten nominellen Reduktionssätze sind beinahe ausschließlich mehr oder minder weit unter demjenigen Satz geblieben, um welchen die jeweiligen landesdurchschnittlichen Lebenshaltungskosten im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Gehalts- und Lohnreduktionen unter ihren für das Jahr 1930 maßgebend gewesenen Stand gesunken zu sein pflegten. Zwar ist der nominelle Kürzungssatz bei vereinzelten Verkehrsanstalten, d. h. bei der Wynental-Bahn (Pos. 22/1936) und der Montreux-Berner Oberland-Bahn (Pos. 37/1936), dem Grad der Verbilligung der Lebenshaltungskosten außerordentlich nahegekommen, doch hat er ihn nur im Falle der Traverstal-Bahn (Pos. 12/1936), hier aber gleich um fast das Doppelte, bzw. um mehr als 14 Punkte überschritten. Anderseits hat die seit 1. Januar 1937 bei einigen Transportunternehmungen durchgeführte Milderung der Sparmaßnahmen auf den Personalausgaben ungefähr der ab Oktober 1936 erneut eingetretenen Erhöhung der Lebenshaltungskosten entsprochen; wenn sie ausnahmsweise bei der Wynental-Bahn (Pos. 22/1937) bis zu 7½% betragen hat, so stellt diese ein wenig stärkere Milderung schließlich bloß den Ausgleich für die vorhergegangene, mit maximal 15% stark überdurchschnittlich ausgefallene Gehalts- und Lohnreduktion dar. Einen bedenklichen Charakter besitzen von den im Jahre 1937 gefaßten Kürzungsbeschlüssen dagegen diejenigen der Birseck-Bahn (Pos. 53) vom 1. Januar 1937 und der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30) vom 1. Februar 1937, weil bei diesen beiden Verkehrs-

anstalten die Kürzung der Diensteinkommensbezüge von einem Zeitpunkt an in Kraft gesetzt, bzw. verschärft worden ist, in welchem sich die erneute Verteuerung der Lebenshaltungskosten bereits fühlbar gemacht hat. Der *Reallohn* hat demnach im allgemeinen, d. h. jedenfalls bei der Traverstal-Bahn (Pos. 12/1936). der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30/1937) und der Birseck-Bahn (Pos. 53/1937) ausgenommen, im Zeitraum 1931—1937 trotz der auf den Personalausgaben durchgeführten Sparmaßnahmen keine Beeinträchtigung erfahren. Werden statt der nominellen die *effektiven Kürzungssätze* in Betracht gezogen, so verschiebt sich die Situation noch mehr oder minder zugunsten der Bahnfunktionäre, und zwar nach 1936 speziell bei der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30) im Sinne einer Verminderung des nominellen Reallohnverlusts, jedoch nicht bei der Traverstal-Bahn (Pos. 12) und der Birseck-Bahn (Pos. 53), weil ihre Verwaltungen die Gehalts- und Lohnreduktion ohne irgendwelchen abzugsfreien Betrag in Kraft gesetzt haben, sodaß der nominelle Kürzungssatz mit dem effektiven identisch ist.

Hinsichtlich der *Abweichungen der regionalen, bzw. örtlichen Indices der Lebenshaltungskosten vom Landesmittel* allgemein und insbesondere der lokalen Abweichungen der Wohnungsmietpreise vom Landesmittel des Mietpreisindex, sowie der örtlichen Steuerleistung und Steuerbelastung des Diensteinkommens des Eisenbahnpersonals hat sich im Zeitraum 1931—1937 — falls von gewissen, krisenbedingter Einkommenssteuerzuschläge halber nach und nach aufgetretenen Ausnahmen abgesehen wird — sowohl prinzipiell wie praktisch im Vergleich mit den auf die früheren Jahre Bezug nehmenden Feststellungen (S. 90 ff.) im großen und ganzen kaum etwas geändert, sodaß auch die *regionale und lokale Unterschiedlichkeit der totalen Lebenshaltungskosten, bzw. des Reallohnes* (S. 93 f.) nach 1930 dieselbe geblieben sein dürfte wie bereits seit den unmittelbaren Nachkriegsjahren. Immerhin verdienen in diesem Zusammenhang zwei Verkehrsunternehmungen, d. h. die Kantonalen Straßenbahnen Basel (Pos. 59) und die Kantonale Straßenbahn Schaffhausen-Schleitheim (Pos. 27), aus dem folgenden Grund ganz spezielle Beachtung: Ihre Funktionäre sind gegenüber dem im Dienste anderer Transportanstalten stehenden Personal mit ebenfalls herabgesetzten Besoldungen insofern prinzipiell im Nachteil, als dieses die Kürzungsbeträge anläßlich der Steuereinschätzung vom regulativgemäßen Diensteinkommen abziehen darf und somit entsprechend weniger Steuern zu bezahlen hat, während jene die tatsächlich eine übrigens kaum mehr leicht zu beseitigende Gehalts- oder Lohnkürzung darstellende Prämie, bzw. Mehrprämie zugunsten der kantonalen Pensionskasse nicht

von der nominell ja unveränderten Besoldung abrechnen dürfen und diese effektiven Abzüge darum gleichfalls zu versteuern haben.

Die *Entwicklung des spezifischen Diensteinkommens an und für sich* stimmt im Zeitraum 1931—1937 — das Jahr 1930 wird natürlich auch hier als Ausgangspunkt und Vergleichsbasis vorausgesetzt — im allgemeinen mit derjenigen der nominellen Einkommensbezüge überein, da die durchschnittlichen Arbeitszeiten pro Tag mit einer einzigen Ausnahme bei keiner Verkehrsanstalt grundsätzliche Aenderungen aufweisen. Der soeben angedeutete Sonderfall betrifft die privat betriebenen Genfer Straßenbahnen (Pos. 48), deren Bedienstete seit dem Jahre 1931 wieder im Achtstundentag arbeiten. Infolgedessen haben sich die Stundenbetreffnisse für dieses Personal bis Ende 1934 allgemein — für einen Billetteur beispielsweise um etwas mehr als 9% — erhöht, sind dann aber wegen der ab 1. Januar 1935 durchgeführten Gehalts- und Lohnreduktion von 3% für die Funktionäre mit einem Diensteinkommen von Fr. 3600.—, bzw. darüber wieder mehr oder weniger weit gesunken, sodaß die Steigerung des Höchstansatzes seitdem gegenüber dessen Stand im Jahre 1930 z. B. für einen Billetteur nur noch ungefähr 6 % ausmacht.

Das *Verhältnis zwischen dem spezifischen Arbeitseinkommen und der gewogenen Arbeitsleistung des Bahnpersonals* hat in den Jahren 1931—1937 auf Grund der Ergänzungsblätter zu den Tabellen 14 und 19 folgende Entwicklung aufgewiesen:

Zunächst geht aus dem *Ergänzungsblatt zur Tabelle 14* hervor, daß die gewogene jährliche Arbeitsleistung pro Mann seit dem Jahre 1930 bis Ende 1935 — ohne Unterschied der Bahnkategorien — meist mehr oder minder stark sinkende, daneben jedoch auch teils neutrale und teils steigende Tendenz zeigt. Mochten demnach die ja beinahe überall erfolgten Besoldungsreduktionen ihre Motivierung in dem übrigens fast allgemein durch eine Abnahme der absolvierten Achsenkilometer bei unverändertem oder gar höherem Personalbestand hervorgerufenen Rückgang der gewogenen Arbeitsleistung des Personals finden, so sind anderseits diejenigen Fälle, in welchen trotz der mehr oder weniger ausgeprägten Arbeitsintensivierung eine Kürzung des Diensteinkommens stattgefunden hat, sowie die Ursachen der bei den fraglichen Transportanstalten gesteigerten Arbeitsleistung der Funktionäre — gruppenweise ausgeschieden — besonders interessant:

1. Gruppe:	Sihltal-Bahn (Pos. 14) Schaffhausen-Schleitheim (Pos. 27) St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30) Birseck-Bahn (Pos. 53) Kant. Straßenbahnen Basel (Pos. 59) Städt. Straßenbahn Zürich (Pos. 61)	bei steigenden Verkehrsleistungen ist der Personalbestand gesunken;
2. Gruppe:	Bodensee-Toggenburg-Bahn (Pos. 3) Solothurn-Zollikofen-Bern (Pos. 19) Frauenfeld-Wil (Pos. 28) Stansstad-Engelberg (Pos. 41) Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (Pos. 50)	bei sinkenden Verkehrsleistungen hat der Personalbestand relativ stärker abgenommen.

Ferner sind zu erwähnen einmal die Rorschach-Heiden-Bahn (Pos. 43), bei welcher die gewogene Arbeitsleistung ungewöhnlich stark, d. h. auf das $3\frac{1}{2}$fache Betreffnis, zugenommen hat, weil infolge der inzwischen durchgeführten Elektrifikation der Linie die Verkehrsleistungen eine außerordentlich viel stärkere Steigerung erfahren haben als der Personalbestand, sowie die privaten Genfer Straßenbahnen (Pos. 48), bei welchen die Arbeitsintensivierung sich nicht allein aus der stärkeren Zunahme der Verkehrsleistungen und der schwächeren des Personalbestandes, sondern überdies aus der eingetretenen Arbeitszeitverkürzung erklärt.

Die höhere gewogene Arbeitsleistung pro Mann und Jahr ist also in allen diesen Fällen gar nichts anderes als die meist 100%ige Folge einer durchgeführten Betriebsrationalisierung.

Wird nun die Frage nach dem Verhältnis des spezifischen Diensteinkommens zur gewogenen Arbeitsleistung in der jeweiligen Periode stärkster Gehalts- oder Lohnreduktion erhoben, so kann sie am besten mit Hilfe der untenstehenden, nach Maßgabe der veränderten, bzw. nicht veränderten Stundenbetreffnisse der Einkommensbezüge systematisch-zusammenfassenden Uebersicht beantwortet werden, welche an Hand des auf die spezifische Besoldung eines Kondukteurs oder Billetteurs Bezug nehmenden *Ergänzungsblattes zur Tabelle 19* erstellt ist und deren Angaben über

die Veränderung des spezifischen Diensteinkommens in erster Linie, aber nicht ausschließlich, dessen *Höchstansätze* betreffen.

Ordn.-Nummer	*Spezif. Dienst-einkommen*	*Gew. Arbeitsleistung*	*Besoldungs-koeffizient*	*Fälle*
1	unverändert	Zunahme	unter 1	8
2	„	unverändert	1	—
3	„	Abnahme	über 1	4
4	Zunahme	Zunahme, rel. stärker	unter 1	1 (CGTE)
5	„	„ „ gleich	1	—
6	„	„ „ schwächer	über 1	—
7	„	„ unverändert	„ 1	1 (MTHB)
8	„	Abnahme	„ 1	—
9	Abnahme	Abnahme, rel. stärker	„ 1	17
10	„	„ „ gleich	1	2
11	„	„ „ schwächer	unter 1	6
12	„	„ unverändert	„ 1	3
13	„	Zunahme	„ 1	18

Aus dieser planmäßigen Uebersicht geht als wesentlichste Tatsache zunächst einmal die hervor, daß bei einer nahezu den fünften Teil aller Fälle ausmachenden Anzahl Verkehrsanstalten der *Besoldungskoeffizient* unter den Wert 1,0 gesunken ist, da die Reduktion der Diensteinkommensbezüge trotz der gleichzeitigen Zunahme der gewogenen Arbeitsleistung stattgefunden hat (Ordnungsnummer 13); hierher gehören u. a. sämtliche anläßlich der Darlegungen über die Entwicklungstendenzen der gewogenen Arbeitsleistung (S. 223 f.) aus besonderen Gründen namentlich aufgezählten Transportunternehmungen mit Ausnahme der privat betriebenen Genfer Straßenbahnen (Pos. 48). Die niedrigsten Werte des Besoldungskoeffizienten sind mit 0,69/0,70 bei der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30), mit 0,27/0,26 bei der Rorschach-Heiden-Bahn (Pos. 43), sowie mit 0,64/0,60 bei der Birseck-Bahn (Pos. 53) anzutreffen, und zwar überall vor allem deshalb, weil die gewogene Arbeitsleistung wegen der starken Zunahme der fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen (Elektrifikation der ASt/SGA und der RHB!) eine außerordentlich kräftige Steigerung erfahren hat. Kommt demnach im Hinblick auf die erfolgte Arbeitsintensivierung der durchgeführten Besoldungsreduktion bei den unter die Ordnungsnummer 13 eingereihten Verkehrsanstalten allgemein — und insbesondere bei den drei zuletzt erwähnten — keine Berechtigung zu, so besteht anderseits eine zahlenmäßig fast ebenso große Gruppe von Bahnen, bei welchen der Besoldungskoeffizient trotz der Einkommensreduktion immer noch einen höheren Wert als 1,0 besitzt, weil die gewogene Arbeitsleistung

gleichzeitig relativ stärker gesunken ist (Ordnungsnummer 9); u. a. figurieren von den wichtigeren Transportunternehmungen die Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS (Pos. 2) und die Langenthal-Huttwil-Bahn (Pos. 6/7) samt den von ihnen mitbetriebenen Linien, sowie die Südost-Bahn (Pos. 13), die Montreux-Berner Oberland-Bahn (Pos. 37), die Bernina-Bahn (Pos. 45), die privat betriebenen Neuenburger Straßenbahnen (Pos. 49) und die Städtischen Straßenbahnen Bern (Pos. 58) hier. Sind die Bediensteten der in die Gruppe 9 gehörenden Verkehrsanstalten also trotz ihres herabgesetzten — an der gewogenen Arbeitsleistung gemessenen — spezifischen Diensteinkommens am Ende des Zeitraums 1931—1937 in der Besoldung effektiv auch besser gestellt gewesen als im Jahre 1930, so hat das positive Ausmaß dieses Vorteils immerhin das negative der Benachteiligung des Personals der in die Gruppe 13 eingeteilten Bahnen keinesfalls überschritten; die höchsten Werte des Besoldungskoeffizienten finden sich in erster Linie mit 1,36/1,36 bei der Forch-Bahn (Pos. 26) und mit 1,29/1,29 bei der Sernftal-Bahn (Pos. 42) vor. Im übrigen sei noch speziell auf die Gruppe 1 hingewiesen, welche nicht nur an und für sich, sondern überdies deshalb eine etwas größere Beachtung verdient, weil ihr in der Uebersicht zwei eigentlich in die Gruppe 13 gehörende Transportanstalten zugeordnet sind, nämlich die kantonale Schaffhausen-Schleitheim-Bahn (Pos. 27) und die Kantonalen Straßenbahnen Basel (Pos. 59), für deren Funktionäre die Diensteinkommensbezüge bekanntlich keine nominelle Aenderung erfahren haben, obgleich, bzw. weil die Besoldungsreduktion in der Form einer (Mehr-) Prämie zugunsten der staatlichen Pensionskasse durchgeführt wird.

Zusammenfassend läßt sich über das Verhältnis zwischen dem spezifischen Diensteinkommen und der gewogenen Arbeitsleistung feststellen, daß der Besoldungskoeffizient vorwiegend, d. h. in 36 von den untersuchten 60 Fällen, den Wert 1,0 nicht erreicht, ihn dagegen in weiteren 22 Fällen überschritten hat und ihm bloß bei 2 Verkehrsanstalten gleichgekommen ist. Die Gründe des für die Funktionäre ungünstigen Standes unter 1,0 liegen mehrheitlich in einer Besoldungsreduktion bei entweder relativ weniger stark verminderter oder unveränderter oder sogar gesteigerter gewogener Arbeitsleistung, seltener in deren Zunahme bei unverändertem Gehalt, bzw. Lohn und lediglich ganz vereinzelt in einer Erhöhung des spezifischen Diensteinkommens bei gleichzeitig verhältnismäßig stärker gestiegener gewogener Arbeitsleistung. Anderseits ist der für das Personal vorteilhafte Stand des Besoldungskoeffizienten über 1,0 meistens durch eine Kürzung der Einkommensbezüge bei relativ stärkerem Sinken der gewogenen Arbeitsleistung und bloß in wenigen Fällen durch deren Zurückgehen bei unverändertem

Gehalt, bzw. Lohn verursacht. Die an und für sich allein ideale, weil nicht nur gleichgerichtete, sondern auch gleichmäßige Entwicklung des spezifischen Diensteinkommens, sowie der gewogenen Arbeitsleistung (Ordnungsnummer 10), mit dem Ergebnis eines den Wert 1,0 genau treffenden Besoldungskoeffizienten, hat sich in den Jahren 1931—1937 einzig bei der Aarau-Schöftland-Bahn (Pos. 21) und der Rhätischen Bahn (Pos. 47) gezeigt, und zwar als Folge des der Besoldungsreduktion völlig entsprechenden Sinkens der gewogenen Arbeitsleistung.

Es dürfte nicht uninteressant sein, ergänzungsweise zunächst zu untersuchen, wie sich das von den Verwaltungsbehörden gewisser Transportanstalten den Bahnbediensteten anläßlich der seit 1930 durchgeführten Besoldungsreduktionen zugestandene garantierte Diensteinkommen zu den von Dr. H. Freudiger im Jahre 1925 berechneten, in der vorliegenden Arbeit für die Jahre 1930, bzw. 1935 und 1937 an Hand der seitherigen Entwicklung der Lebenshaltungskosten interpolierten Existenzminima verhalten, und sodann zu prüfen, inwieweit die Bahnverwaltungen, welche derartigen Modifikationen ihrer Kürzungsbeschlüsse zugestimmt haben, mit denjenigen identisch sind, deren Personal laut Tabelle 21c nachweisbar selbst noch im Jahre 1930 ein mehr oder weniger unzulängliches Entgelt für seine Dienstleistungen bezogen hat.

Die für den Zeitraum 1931—1937 ergänzte *allgemeingültige Beilage zu den Tabellen 21—21c* zeigt an und für sich folgende Weiterentwicklung sowohl des physischen wie des sozialen Existenzminimums:

Zivilstand und Familiengröße	*Jahr*	*Physisches Existenzminimum*		*Soziales Existenzminimum*	
		Zwangsbedarf		*mit Kulturbedarf*	
		auf dem Land	*in den Großstädten*	*auf dem Land*	*in den Großstädten*
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Ledige	1930	2090.—	2230.—	2480.—	2770.—
	1935	1790.—	1910.—	2110.—	2370.—
	1937	1920.—	2040.—	2260.—	2530.—
Verheiratete					
a) *ohne*	*1930*	*2180.—*	*2680.—*	*2730.—*	*3230.—*
Kinder	*1935*	*1860.—*	*2290.—*	*2330.—*	*2760.—*
	1937	*1990.—*	*2450.—*	*2490.—*	*2060.—*
b) mit 1—2	1930	2720.—	3300.—	3290.—	3870.—
Kindern	1935	2330.—	2820.—	2810.—	3300.—
	1937	2480.—	3020.—	3010.—	3530.—
c) mit 3	1930	3180.—	3810.—	3760.—	4390.—
Kindern	1935	2710.—	3250.—	3210.—	3750.—
	1937	2900.—	3480.—	3440.—	4010.—

Aus einer Gegenüberstellung der von den hier in Betracht kommenden Bahnverwaltungen — es sind von den überhaupt in den Untersuchungskreis der vorliegenden Arbeit einbezogenen insgesamt deren 23 — garantierten Mindestbesoldungsansätze mit den auf dem Wege der Interpolation ermittelten geht hervor, daß jene den Vergleich nicht nur mit dem physischen, sondern auch mit dem sozialen Existenzminimum fast durchwegs sehr gut auszuhalten vermögen, ja sogar — namentlich was die für die unverheirateten Funktionäre vorgesehenen betrifft — meistens als überaus reichlich bemessen erscheinen. Soweit die Ledigen anspruchsberechtigt sind, bzw. waren, pflegte das mit Recht auf ländliche Verhältnisse zugeschnittene garantierte Arbeitseinkommen für sie vorwiegend teils auf Fr. 3000.— und teils auf Fr. 3200.— festgesetzt zu werden, während sich der niedrigste, ganz offenbar bloß für auf dem Lande lebende Bedienstete bestimmte Ansatz — wie bereits anderweitig (S. 218) angedeutet — mit Fr. 2400.— in einschlägigen Verwaltungserlassen der Mittelthurgau-Bahn (Pos. 15/1936) und Montreux-Berner Oberland-Bahn (Pos. 37/1936), der höchste — für (Groß-)Stadtverhältnisse passende — dagegen mit Fr. 4000.— in einem Kürzungsbeschluß der Stadt Luzern, bzw. der Städtischen Trambahn Luzern (Pos. 60/1934) vorfindet. Das gilt grundsätzlich auch für die Verheirateten ohne Kinder oder mit solchen, bloß mit dem Unterschied, daß die Zahl der dieses Personal begünstigenden Bahnverwaltungen fast doppelt so groß ist.

Die Freudiger'sche Arbeit hat allerdings schon bald nach ihrer Publikation im Jahre 1926 durch Dr. Elsa F. Gasser eine scharfe Kritik erfahren[1], welche sich jedoch viel eher auf die als unzulänglich bezeichnete Berechnungs*methode* des „Ist-Budget" und nicht etwa von vornherein auf die Richtigkeit der daraus resultierenden Mindestausgaben-Beträge bezog. Dr. Elsa F. Gasser stellt zwar bei Anwendung des von ihr geforderten Ermittlungsverfahrens des „Soll-Budget" die Möglichkeit niedrigerer Existenzminima als der von Dr. Freudiger errechneten in Aussicht, gibt aber zugleich selbst zu, daß höhere Beträge auch nicht ausgeschlossen seien. Infolgedessen dürfte kein triftiger Grund dafür bestehen, die an Hand der Freudiger'schen Publikation und des BIGA-Landesindex der Lebenshaltungskosten interpolierten, schon anderweitig (S. 100) als bloße *Annäherungswerte* gekennzeichneten Existenzminima in der allgemeingültigen Beilage zu den Tabellen 21—21c und damit die obigen Feststellungen als gänzlich verfehlt abzulehnen.

Ein Vergleich derjenigen Verkehrsanstalten, deren Verwal-

[1] Vgl. „Zeitschrift für Schweizerische Statistik und Volkswirtschaft"; Jahrgang 62/1926, Heft 2, Seite 292 ff.

tungsbehörden wenigstens dem verheirateten Bahnpersonal eine garantierte Mindestbesoldung zugestanden haben (vgl. den Nachweis), mit den aus der Tabelle 21c als hinsichtlich der Bemessung vor allem der Höchstansätze des Arbeitsentgelts der Funktionäre sogar noch im Jahre 1930 mehr oder weniger zurückgeblieben hervorgehenden zeigt in erster Linie, wie ungleichmäßig jene ihren Bediensteten die erwähnte Vergünstigung gewährenden Transportunternehmungen auf die verschiedenen Bahnkategorien verteilt sind: Auf die Vollbahnen entfällt beinahe die Hälfte der fraglichen Verwaltungen, bei den Gebirgsbahnen hingegen figurieren lediglich drei und bei den privaten Trambahnen sogar bloß eine, während sich die übrigen — immerhin nur dem nominellen Bestand nach und nicht auch relativ — ziemlich gleichmäßig auf die Ueberland- und die städtischen Trambahnen verteilt vorfinden. Anderseits geht aus der auf eine *fünfköpfige Normalfamilie* Bezug nehmenden Tabelle 21c aber namentlich hervor, daß — wenn die übrigens auch für einen einer untergeordneten Dienstkategorie angehörenden Verheirateten mit drei Kindern praktisch kaum mehr in Frage kommenden unterwertigen Mindestbesoldungsansätze völlig außer Acht gelassen werden — die auf die höheren Dienstalterstufen sogar der niedrigsten Berufsstellungen entfallenden Einkommensbezüge gerade bei den Vollbahnen mehrheitlich bereits im Jahre 1930 ausreichend, bei den Gebirgsbahnen — deren Funktionäre des Zugeständnisses eines garantierten Mindestgehalts, bzw. -lohnes durch die Verwaltungen am dringendsten bedurft hätten — dagegen meistens mehr oder weniger ungenügend gewesen sind, sowie daß hier ausgerechnet die Verwaltungsorgane derjenigen drei Transportanstalten, welche schon vor 1931 durchwegs überwertige Höchstbesoldungsansätze aufwiesen — nämlich die Montreux-Berner Oberland-Bahn (Pos. 37), die Chur-Arosa-Bahn (Pos. 46) und die Rhätische Bahn (Pos. 47) —, zumindest ihrem verheirateten Personal seitdem anläßlich der Gehalts- und Lohnkürzungen immer ein sogenanntes Existenzminimum zugesichert haben. Auch bei vereinzelten Verkehrsunternehmungen, die zu anderen Bahnkategorien gezählt sind, wäre die Gewährung eines garantierten Mindesteinkommens anläßlich der Besoldungsreduktion(en) sehr wohl berechtigt gewesen, wogegen diese Bedingung in den seit 1930 in Kraft gesetzten neuen Besoldungsskalen einiger anderer Transportanstalten — beispielsweise bei der Langenthal-Huttwil- und der Huttwil-Wolhusen-Bahn (Pos. 6), sowie bei der Forch-Bahn (Pos. 26) — *stillschweigend* sogar für die niedrigsten Mindestbesoldungsansätze mehr oder weniger weitgehend erfüllt ist. Wo die ledigen Funktionäre ebenfalls ein Anrecht auf das, bzw. ein Existenzminimum besitzen, sind die Arbeitsbedingungen des

Personals hinsichtlich der Besoldung natürlich noch günstiger als bei denjenigen Verkehrsunternehmungen, deren Verwaltungsorgane bloß die Verheirateten als unter bestimmten Voraussetzungen anspruchsberechtigt erklärt haben.

Alles in allem verhält es sich demnach so, daß zum weit überwiegenden Teil gerade diejenigen Einsenbahnverwaltungen dem Personal kein Mindesteinkommen gewährleistet haben, welche es gemäß der Tabelle 21c und der ergänzenden Uebersicht zur allgemeingültigen Beilage zu den Tabellen 21—21c zuallererst hätten tun müssen, — daß es vielmehr bisher dort geschehen ist, wo eine solche Notwendigkeit an und für sich in weniger ausgeprägtem Maß bestanden hat. Von einer Identität der Verkehrsanstalten kann also nur bei einem kleinen Teil gesprochen werden. Der Grund für diese recht beachtenswerte Tatsache dürfte überall — wenn auch nicht primär, so doch letztlich — in der wenigstens nach der Meinung der Verwaltungsbehörden namentlich für die kleineren oder krisenempfindlicheren Bahnen bestehenden Unmöglichkeit liegen, den seit dem Jahre 1930 eingetretenen Ausfall an Betriebseinnahmen mit dem relativ größten Endeffekt anläßlich der Besoldungsreduktion(en) auf einem anderen als dem Weg der Nichtgewährung eines Existenzminimums tunlichst ausgleichen zu können.

C. Die Personalkosten im Rahmen der Wirtschaftsrechnungen der Eisenbahn-Transportanstalten.

Die Entwicklung nicht nur der — reinen — Personalkosten, sondern auch der Betriebseinnahmen und der Personalbestände im Zeitraum 1931—1936, d. h. soweit die seit 1930 fällig gewordenen Jahresrechnungen der Eisenbahn-Transportanstalten vollzählig vorliegen, unterscheidet sich von der früheren durch ihre viel einheitlichere Bewegungstendenz. Deren Charakteristikum ist ein von Fall zu Fall mehr oder weniger akzentuiertes Sinken. Die *Betriebseinnahmen* sind überall — ausgenommen einzig bei der Saignelégier-Glovelier-Bahn (Pos. 10), wo sie sehr beachtenswerterweise eine Steigerung um volle 10% erfahren haben — zurückgegangen, allerdings bei den verschiedenen Bahnkategorien durchschnittlich ungleich stark, am ausgeprägtesten aber bei den Gebirgsbahnen. Den bedeutendsten Einnahmenschwund aller in den Untersuchungskreis einbezogenen Verkehrsanstalten hat bis Ende 1936 die Jungfrau-Bahn (Pos. 40b) mit 56,4% und den geringsten mit bloß 6,2% die Städtische Straßenbahn Winterthur (Pos. 62) aufgewiesen. Von den *Aufwendungen für die Bahnbediensteten* gilt grundsätzlich dasselbe. Jedoch ist der Rückgang in der Regel prozentual nicht ebenso stark — wenn auch im Einzelfall desgleichen unter-

schiedlich — gewesen wie bei den Betriebseinnahmen; ein teilweise immerhin fast unmerklich, indes gleichwohl relativ stärkeres Ausmaß hat er lediglich bei der Burgdorf-Thun-Bahn (Pos. 4b), der Solothurn-Münster-Bahn (Pos. 5), der Waldenburger-Bahn (Pos. 24) und der Appenzeller-Bahn (Pos. 29) angenommen, während die Verwaltungsorgane der Forch-Bahn (Pos. 26) die Reduktion der Personalkosten auf der Höhe der Betriebseinnahmenverminderung haben halten können und diejenigen der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (Pos. 18) die Aufwendungen für die Bahnbediensteten trotz einer Einkommenskürzung nicht unter ihren Stand im Jahre 1930 zu drücken vermochten. Anderseits kann ausnahmsweise sogar eine gewisse Erhöhung der Personalausgaben bei der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier (Pos. 10), der Mittelthurgau-Bahn (Pos. 15), der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn (Pos. 23b) und der Städtischen Straßenbahn Winterthur (Pos. 62) festgestellt werden, die indes selbst im ungünstigsten Fall der Saignelégier-Glovelier-Bahn (Pos. 10) nicht viel mehr als 5% ausgemacht hat. Es sei noch besonders daran erinnert, daß von den Verwaltungen der bisher in diesem Unterkapitel namentlich zitierten Transportanstalten nur diejenigen der Saignelégier-Glovelier-Bahn (Pos. 10) und der Waldenburger-Bahn (Pos. 24) keine Besoldungreduktion vorgenommen haben. *Die Personalbestände* sind offenbar seit 1930 zum weitaus größten Teil auch gesunken, allerdings gewöhnlich lange nicht ebenso stark wie die Betriebseinnahmen, und sodann gibt es eine relativ bedeutende, beinahe einen Viertel aller untersuchten Fälle ausmachende Zahl von Ausnahmen mit mehr oder weniger erhöhten Personalbeständen. Zu den Verkehrsunternehmungen mit einem größeren Personalbestand im Jahre 1936 gehören u. a. die Saignelégier-Glovelier-Bahn (Pos. 10) und die Städtische Straßenbahn Winterthur (Pos. 62), nicht aber die übrigen Eisenbahn-Transportanstalten mit erhöhten Aufwendungen für die Funktionäre. Die Forch-Bahn (Pos. 26) weist mit einer 75%igen Zunahme die bei weitem stärkste Erhöhung des Personalbestandes auf; anderseits ist dieser bloß bei der Rechtsufrigen Thunersee-Bahn (Pos. 20) unverändert geblieben. Die im Ergänzungsblatt zur Tabelle 22 enthaltenen Angaben über die Entwicklung der Personalbestände seit 1930 müssen indes vorsichtig aufgenommen werden, da nämlich die Ermittlung der fraglichen Daten in der amtlichen Eisenbahn-Statistik inzwischen gewisse Aenderungen erfahren hat.

Die hier nur mehr auf das Notwendigste beschränkte Gegenüberstellung der Ausgaben für die Bahnbediensteten mit den im zweiten Teil der vorliegenden Arbeit (S. 24 ff.) erläuterten verschiedenen Rechnungsposten führt hinsichtlich der finanziellen

Lage der untersuchten Eisenbahn-Transportanstalten im Jahre 1936 im Vergleich mit deren wirtschaftlicher Situation im Jahre 1930 zu den folgenden Ergebnissen:

§ 1: Personalkosten und Betriebseinnahmen.

Die an Hand der *Tabellen 8, 9 und 33/II*, bzw. der zugehörigen, pro 1936 ergänzten *Zusammenstellung nach Stichjahren* genauer als auf Grund der Tabelle 24 umschreibbare Relation zwischen den Aufwendungen zugunsten der Bahnfunktionäre und den Einkünften aus dem Verkehr weist seit 1930 bis Ende 1936 eine weitere Verschiebung im Sinne einer noch erheblich stärkeren Verlagerung des Schwergewichts aller Fälle auf die obere Flügelgruppe auf, und zwar — wenigstens absolut — hauptsächlich auf Kosten der Anteilsgruppe 4; im Stichjahr 1936 zählten nämlich mit 57 Bahnen knapp 80% der Transportanstalten zur Anteilsgruppe 5, im Jahre 1930 dagegen mit 42 nicht einmal drei Fünftel. Die Besetzung der Gruppe 4 hat um etwas mehr als die Hälfte abgenommen, die untere Flügelgruppe ist — wie bereits seit den Weltkriegsjahren — unbesetzt, und der Anteilsgruppe 2 gehören lediglich noch die Jungfrau-Bahn (Pos. 40b), sowie der Gruppe 3 nur mehr die Spiez-Erlenbach-Bahn (Pos. 2f) und die Wengernalp-Bahn (Pos. 40a) an. Ueberdies findet sich u. a., als einzige private Trambahn, in der Anteilsgruppe 4 die Birseck-Bahn (Pos. 53) vor. Die indes als wichtigste Tatsache bestehen bleibende Feststellung, daß die Zahl der Bahnen, bei welchen die Aufwendungen zugunsten der Bediensteten 40 % der Betriebseinnahmen oder mehr — im Jahre 1936 günstigstenfalls, d. h. bei der Gürbetal-Bahn (Pos. 2e) und der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30), 40,5 %, sowie schlimmstenfalls, d. h. bei der Regionalbahn des Val-de-Ruz (Pos. 16), 82,2 % — absorbiert haben, im Zeitraum 1931—1936 von 56 % auf 80 % des in die Untersuchung einbezogenen Gesamtbestandes angestiegen ist, muß — zumindest vorläufig — als die natürliche Folge des bei aller gleichzeitig fast durchwegs beschlossenen Reduktion der Personalausgaben beinahe ohne Ausnahme trotzdem relativ stärkeren Rückgangs der Betriebseinnahmen angesprochen werden.

§ 2: Personalkosten und Betriebsausgaben.

Hier ist es zunächst einmal interessant, an Hand der *Tabelle 8* und der zur *Tabelle 25* gehörenden *erweiterten Zusammenstellung nach Stichjahren* konstatieren zu können, daß die gesamten Betriebsausgaben im Jahre 1936 bei den meisten Verkehrsunternehmungen mehr als 90 % der Betriebseinnahmen beansprucht haben, d. h. daß der *Betriebskoeffizient* überwiegend diesen Pro-

zentsatz erreicht oder ihn überstiegen hat. Die betreffende Zusammenstellung zeigt pro 1936 in den Endzahlen ein bloß im Jahre 1920 schon ähnlich gebotenes, im übrigen jedoch ganz anderes Bild. Sind wenigstens die Kostenanteilsgruppen 1, 2 und 3 namentlich in den Stichjahren 1923, 1926 und 1930 annähernd gleichmäßig besetzt gewesen, so hat sich das Schwergewicht der Häufigkeit aller einbezogenen Fälle im Jahre 1936 vollends wiederum auf die Gruppen 4 und 5, und zwar im wesentlichen auf die obere Flügelgruppe verschoben, welche nun mit 42 Fällen genau den dreifachen Gesamtbestand des Jahres 1930, sowie mit 18 Fällen gerade den doppelten Bestand an mit einem Betriebsverlust arbeitenden und deshalb durch einen Betriebskoeffizienten von über 100,0 charakterisierten Bahnunternehmungen aufweist. Diese Verlagerung ist indes nicht allein zuungunsten der drei unteren Kostenanteilsgruppen, sondern auch der Gruppe 4 erfolgt. Zur unteren Flügelgruppe zählen als Verkehrsanstalten mit einem Betriebskoeffizienten von 60 % oder weniger lediglich noch die Spiez-Erlenbach-Bahn (Pos. 2f) und die Jungfrau-Bahn (Pos. 40b), sowie zur Kostenanteilsgruppe 2 nur mehr die Wengernalp-Bahn (Pos. 40a) und die privat betriebenen Schwyzer Straßenbahnen (Pos. 52), während die Birseck-Bahn (Pos. 53) mit ihrer verhältnismäßig günstigen Betriebszahl von bloß 72,8 als einziges privates Trambahnunternehmen in der Gruppe 3 figuriert. Anderseits hält unter den ihre Betriebsrechnung für das Jahr 1936 mit einem Ausgabenüberschuß abschließenden Transportanstalten die Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds-Bahn (Pos. 17b), u. a. in einem gewissen Abstand auch von der Regionalbahn des Val-de-Ruz (Pos. 16) gefolgt, mit dem Betriebskoeffizienten von 135,4 den Rekord; der Betriebsaufwand ist in diesem allerdings extremen Fall lediglich zu knapp drei Vierteln gedeckt worden. Der relativ größte Anteil an der Verdoppelung des Bestandes an Bahnen mit defizitären Abschlüssen der Betriebsrechnung kommt wohl nicht zufällig den Gebirgsbahnen zu, deren Zahl im Zeitraum 1931—1936 von null auf vier zugenommen hat.

Hinsichtlich der seit 1930 erfolgten *Entwicklung* der beiden wichtigen Betriebskostenfaktoren, welche neben den Aufwendungen für das Bahnpersonal die Höhe der gesamten Betriebsausgaben erheblich mitzubestimmen pflegen — d. h. der *Unterhalts- und Erneuerungsausgaben*, sowie der *Betriebskraftkosten* —, kann ergänzungsweise kurz folgendes konstatiert werden: beide Faktoren weisen im Zeitraum 1931—1936 beinahe allgemein eine mehr oder minder ausgeprägt sinkende Bewegungstendenz auf, und zwar überwiegend eine verhältnismäßig stärkere als die Personalausgaben, während anderseits die Fälle mit relativ schwächerer Ab-

nahme der Betriebskraftkosten immerhin etwas zahlreicher als die entsprechenden der Unterhalts- und Erneuerungskosten sind. Außerdem gibt es jedoch auch ein paar Transportanstalten, bei welchen die Aufwendungen für die Beschaffung der Betriebskraft, bzw. — allerdings nicht ganz so häufig — für den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen und des Rollmaterials mehr oder weniger stark zugenommen haben; mit Bezug auf jene sticht insbesondere die Aigle-Ollon-Monthey-Bahn (Pos. 33) mit einer mehr als 50%igen, sowie hinsichtlich dieser die Waldenburger-Bahn (Pos. 24) mit ihrer fast anderthalbfachen Ueberhöhung der entsprechenden Aufwendungen im Jahre 1930 hervor. Die Kosten der Betriebskraft der privaten Trambahn Altdorf-Flüelen (Pos. 51) und der desgleichen privat betriebenen Schwyzer Straßenbahnen (Pos. 52) sind ausnahmsweise unverändert geblieben. Ganz allgemein hängt indes die Höhe der Unterhalts- und Erneuerungsausgaben nach wie vor dem Jahre 1930 mehr oder minder vom Zufall ab, da es sehr wohl möglich ist, daß die Bahnverwaltungen wichtige Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten während mehrerer Rechnungsperioden zurückgestellt haben, um sie dann gerade in einem Stichjahr mit entsprechend höherem Kostenaufwand unter einem Mal ausführen zu lassen; das dürfte z. B. vor allem auf die Waldenburger-Bahn (Pos. 24/1936) zutreffen. Anderseits hat — gemäß dem Ergänzungsblatt zur Tabelle 22 — die im Zeitraum 1931—1936 erfolgte Elektrifizierung nicht nur der Bodensee-Toggenburg-Bahn (Pos. 3), der Emmental-Bahn (Pos. 4a), der Burgdorf-Thun-Bahn (Pos. 4b), sowie der Solothurn-Münster-Bahn (Pos. 5), sondern auch der Appenzeller-Bahn (Pos. 29), der Appenzeller Straßenbahn (Pos. 30) und der Rorschach-Heiden-Bahn (Pos. 43) zu keiner besonders auffälligen Herabsetzung der Betriebskraftkosten geführt; im Gegenteil, pro 1936 wartet die Burgdorf-Thun-Bahn (Pos. 4b) sogar mit einer allerdings bloß geringfügigen — möglicherweise lediglich zufälligen — Erhöhung dieses Rechnungspostens auf.

Die zur *Tabelle 26* gehörende *erweiterte Zusammenstellung nach Stichjahren* zeigt im Jahre 1936 seit 1930 eine Verschiebung im *Verhältnis der Unterhalts- und Erneuerungsausgaben zu den gesamten Betriebsaufwendungen* eigentlich einzig insofern, als sich das ohnehin schon immer auf den Anteilsgruppen 2 und 3, in den drei unmittelbar vorausgegangenen Stichjahren aber mehr auf dieser als auf jener Gruppe gelegene Schwergewicht aller Fälle hauptsächlich auf die Anteilsgruppe 2, demnach in einem die finanzielle Lage der Bahnen eher begünstigenden Sinne verlagert hat.

Hinsichtlich der von den *Betriebskraftkosten* beanspruchten

Anteile an den gesamten Betriebsaufwendungen sind an Hand der *erweiterten Zusammenstellung nach Stichjahren zur Tabelle 26a* seit 1930 überhaupt keine prinzipiellen Veränderungen konstatierbar; die Anteilsgruppe 2 besitzt Ende 1936 noch immer das relative und gemeinsam mit der unteren Flügelgruppe auch das absolute Uebergewicht, während die Gruppen 4 und 5 — wie schon in den Stichjahren 1923, 1926 und 1930 — leer ausgehen. In der Kostenanteilsgruppe 3 figurieren lediglich die Jungfrau-Bahn (Pos. 40b) und die Altstätten-Gais-Bahn (Pos. 56b). Auch hier zeichnen sich die im Zeitraum 1931—1936 elektrifizierten Verkehrsunternehmungen nicht besonders aus — offenbar ein Beleg dafür, daß die wirtschaftlichen Vorteile des Traktionssystemwechsels heutzutage nicht mehr in der relativen Einsparung von Betriebskraftkosten, sondern in der Möglichkeit einer intensiveren Inanspruchnahme sowohl der Bahnanlagen samt Rollmaterial wie der Bahnfunktionäre liegen. (Vgl. damit die Angaben über die Verkehrsleistungen und die gewogene Arbeitsleistung in der Tabelle 14.)

Diese Feststellungen über das Ende 1936 zwischen den Unterhalts- und Erneuerungsausgaben, bzw. den Betriebskraftkosten und den gesamten Betriebsausgaben vorhandene Verhältnis lassen hinsichtlich der Aufwendungen für das Bahnpersonal keine tiefgreifenden Aenderungen erwarten. In der Tat weist das *Verhältnis der reinen Personalkosten zum gesamten Betriebsaufwand* gemäß der für den Zeitraum 1931—1936 *ergänzten Zusammenstellung nach Stichjahren zur Tabelle 26b* im ganzen genommen hauptsächlich nur insofern eine gewisse Verschiebung auf, als die ohnehin bereits seit etwa zehn Jahren — sowohl jede für sich wie beide gemeinsam — lediglich über eine relative Minderheit aller Fälle verfügenden Kostenanteilsgruppen 2 und 5 ihre Rangfolge miteinander vertauscht haben, indem jene das ihr bis dahin zugekommene kleine Uebergewicht — wegen des gleichzeitigen Ausscheidens einiger Transportanstalten allerdings verstärkt — an diese abtrat. Die zusammen nicht allein die relative, sondern auch die absolute Mehrzahl der einbezogenen Bahnunternehmungen umfassenden Gruppen 3 und 4 zeigen in ihrer Besetzung keine prinzipiellen Aenderungen; dieser Zustand entspricht approximativ der anderweitig (S. 234) schon konstatierten Lage des Schwergewichts im Verhältnis der Unterhalts- und Erneuerungsausgaben zum Gesamtbetriebsaufwand bei den Anteilsgruppen 2 und 3. Die untere Flügelgruppe bleibt — wie bereits im Jahre 1930 — unbesetzt. Das Hauptkontingent der Vollbahnen gehört zur Gruppe 3, sowie dasjenige der Ueberland-, bzw. der Gebirgsbahnen annähernd, bzw. präzis je hälftig zu den Kostenanteilsgruppen 3 und 4, während die privaten Trambahnunternehmungen mit einem

Viertel ihres Bestandes in dieser, mit drei Vierteln in jener, sowie endlich die städtischen Trambahnen je zur Hälfte in den Gruppen 4 und 5 figurieren. Einen Anteil der Personalausgaben am gesamten Aufwand für den Betrieb von weniger als 41%, aber mehr als 30% weisen im Stichjahr 1936 nur noch die Solothurn-Münster-Bahn (Pos. 5), die Wengernalp-Bahn (Pos. 40a), die Jungfrau-Bahn (Pos. 40b) und die Bernina-Bahn (Pos. 45) auf; sie sind deshalb auch die einzigen zur Kostenanteilsgruppe 2 zu zählenden Transportanstalten, ohne jedoch — beachtlicherweise — in irgendeiner anderen wichtigen Beziehung eine Sonderstellung einzunehmen.

Das *Verhältnis des Betriebsüberschusses zu den Betriebseinnahmen*, welches die *erweiterte Zusammenstellung nach Stichjahren zur Tabelle 29/I* zum Untersuchungsgegenstand hat, bedarf für den Zeitraum 1931—1936 ebensowenig wie für die früheren Jahre einer speziellen Analyse; als Beleg dafür sei der auf Seite 123 der vorliegenden Arbeit genannte Grund in Erinnerung gebracht.

Aus der für die Jahre nach 1930, d.h. pro 1936 *ergänzten Zusammenstellung nach Stichjahren zur Tabelle 29/II*, die auf den *Vergleich der Betriebsüberschüsse mit den Netto-Gesamteinkünften, bzw. -Gesamtaufwendungen* der Gewinn- und Verlustrechnung Bezug nimmt, geht anderseits zunächst hervor, daß diejenigen Transportanstalten, welche die Rechnungsperiode 1936 mit einem Betriebsverlust abgeschlossen haben, zwar immer noch eine — allerdings nicht mehr kleine — Minderheit bilden, ist deren Stärke wegen der zweiten nachkriegszeitlichen Wirtschaftskrise doch auf den doppelten Bestand des Jahres 1930 gestiegen. Wie schon früher besitzt die obere Flügelgruppe, mit Anteilen von 80% und mehr, wiederum das relative, wenn auch nicht mehr das absolute Uebergewicht; im zweiten und dritten Rang folgen ihr die Anteilsgruppen 2, bzw. 3. Ein Fünftel aller zur oberen Flügelgruppe gehörenden Bahnen sind solche mit Betriebsverlusten; sie machen zugleich einen Drittel sämtlicher defizitären Fälle aus, während sich die übrigen Verkehrsunternehmungen mit Betriebsausgabenüberschüssen im wesentlichen desgleichen auf die Gruppen 2 und 3 verteilen. Bei nicht weniger als zwei Dritteln der einen Ueberschuß der Betriebseinnahmen von 80% der reinen Gesamteinkünfte oder mehr aufweisenden Transportanstalten bildet der Gewinnsaldo der Betriebsrechnung übrigens die einzige effektive Ertragsquelle der Gewinn- und Verlustrechnung. Ihrer bestandesmäßigen Beteiligung an der oberen Flügelgruppe gemäß stehen auf der Seite der Verkehrsunternehmungen mit positiven Betriebsüberschüssen die Vollbahnen an erster Stelle, die Ueber-

landbahnen an zweiter, usw. Mit einem Betriebsgewinn von unter 20 % der Netto-Gesamteinkünfte figurieren pro 1936 die Saignelégier-Glovelier-Bahn (Pos. 10), die Wynental-Bahn (Pos. 22), die Elektrische Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30) und die Städtische Straßenbahn Schaffhausen (Pos. 64), sowie mit einem sich im gleichen Rahmen der reinen Gesamtaufwendungen haltenden Betriebsverlust die Traverstal-Bahn (Pos. 12). Bei den einen Betriebsausgabenüberschuß von mehr als 80 % der Netto-Gesamteinkünfte aufweisenden Verkehrsanstalten fällt die Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds-Bahn (Pos. 17b) als äußerst extremer Fall besonders auf.

§ 3: Personalkosten und Betriebssubventionen.

Hier ist die Tatsache wichtig, daß die im Stichjahr 1930 noch sehr bescheidene Zahl der in irgendwelcher Form betriebssubventionsberechtigten Bahnunternehmungen bis Ende 1936 auf den mehr als 2½fachen früheren Bestand zugenommen hat und damit nun nicht allein einen vollen Drittel sämtlicher einbezogenen Transportanstalten erfaßt, sondern auch einen vorher nie erreichten Rekord hält. Wie die Tabelle 8 zeigt, sind die früheren Subventionsempfänger allerdings teilweise ausgeschieden; ferner geht aus ihr hervor, daß die Vollbahnen und die städtischen Trambahnen an der Vermehrung der anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmungen am stärksten partizipiert haben, während dagegen bei den privaten Trambahnen infolge des Aufgehens der Limmattal-Straßenbahn (Pos. 55) in der Städtischen Straßenbahn Zürich (Pos. 61) sogar ein relativ nicht unbeträchtlicher Rückgang konstatiert werden kann. Die Ursache der ungewöhnlich starken Zunahme der subventionsberechtigten Transportanstalten liegt zum Teil in einer Vorschrift der Verordnung vom 7. November 1913 zum sogenannten Rechnungsgesetz vom 27. März 1896, wonach verfallene, von den Gläubigern eines Eisenbahnunternehmens jedoch nachgelassene Anleihenszinsen usw. als Betriebssubvention behandelt werden müssen[1]. Für die Freiburg-Murten-Ins-Bahn (Pos. 8), die Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahn (Pos. 17a), die Schaffhausen-Schleitheim-Bahn (Pos. 27) und die Städtische Strassenbahn Biel (Pos. 57) bildet die Betriebssubvention pro 1936 die einzige effektive Einnahme der Ertragsrechnung.

Im übrigen bleiben die früheren Darlegungen über das Verhältnis der Betriebssubventionen zu den Netto-Gesamteinkünften der Gewinn- und Verlustrechnung, zu den positiven, bzw. nega-

[1] Vgl. die Anmerkung 80 im Anhang zur Verordnung über die Aufstellung und Vorlage der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahnunternehmungen vom 7. November 1913.

tiven Betriebsüberschüssen, sowie zu den reinen Personalausgaben (S. 124 f.) auch für das Stichjahr 1936 grundsätzlich zutreffend.

§ 4: Personalkosten und Zinsendienst.

Eine Notwendigkeit, den ganzen, schon anläßlich der Analyse des Verhältnisses zwischen den Personalausgaben und dem Zinsendienst im Zeitraum 1913—1930 (S. 125 ff.) beantworteten Fragenkomplex speziell für die Jahre 1931—1936 nochmals in vollem Umfang aufzurollen, besteht nicht; vielmehr genügt auch in dieser Hinsicht die Beschränkung auf das Wesentlichste.

Zunächst ist mit Bezug auf das im Jahre 1936 maßgebende *Verhältnis der Netto-Zinsenlast zu den reinen Gesamteinkünften* der Ertragsrechnung an Hand der *erweiterten Zusammenstellung nach Stichjahren zur Tabelle 31* feststellbar, daß die Passivsaldi — wie bereits an anderer Stelle (S. 131 f.) dargetan — nach wie vor äußerst stark überwiegen und die Transportanstalten wiederum ziemlich gleichmäßig auf die fünf Anteilsgruppen verteilt sind. Immerhin bleibt eine gewisse Verlagerung besonders beachtenswert, indem die obere Flügelgruppe im Jahre 1936 doppelt so viele Passivsaldi aufweist wie sechs Jahre zuvor, und auch die Gruppen 2 und 4 eine etwas vermehrte Bedeutung erlangt haben, wogegen die entsprechenden Bestände der unteren Flügelgruppe und der Anteilsgruppe 3 gleichzeitig um die Hälfte, bzw. einen Viertel gesunken sind. Die Voll-, sowie die Gebirgsbahnen figurieren verhältnismäßig am häufigsten in der oberen Flügelgruppe, die Ueberlandbahnen aber entgegengesetzterweise gerade in der unteren; die privaten Trambahnen finden sich relativ am zahlreichsten in der Gruppe 3 und die städtischen Trambahnen in der Anteilsgruppe 4 vor.

Wird anderseits untersucht, wie groß der *prozentuale Anteil der Brutto-Zinsenlast an den Betriebseinnahmen* im Stichjahr 1936 gewesen sei, so resultiert auf Grund der *Tabelle 9* und der *erweiterten Zusammenstellung nach Stichjahren zur Tabelle 33/I* aus den Endzahlen eine ähnliche Verteilung der Verkehrsanstalten wie bereits pro 1926, bzw. 1930, lediglich mit dem Unterschied, daß die Bestände der Anteilsgruppen 4 und 5 gegenüber dem Jahre 1930 auf Kosten der übrigen drei Gruppen, insbesondere der Anteilsgruppe 3, wieder etwas stärker belegt sind. Sowohl im Hinblick auf jede einzelne Bahnkategorie wie im ganzen findet sich das relative Schwergewicht der Fälle immer noch in den Anteilsgruppen 1 und 2 vor, welche gemeinsam das Feld auch absolut beherrschen. Die an den Betriebseinnahmen gemessene Brutto-Zinsenlast ist demnach trotz des ja fast überall eingetretenen Schwunds der Einkünfte aus dem Verkehr seit 1930 im all-

gemeinen nicht schwerer geworden. In für ihre ungünstige Finanzlage bezeichnender Weise gehören zu den Ausnahmen u. a. die Schweizerischen Bundesbahnen (Pos. 1), welche im Stichjahr 1930 noch zur Anteilsgruppe 3 zählten, inzwischen aber — wenn auch bloß knapp — in die obere Flügelgruppe, mit Anteilen von 40% und mehr, aufgerückt sind. Die Birseck-Bahn (Pos. 53) dagegen, deren Verwaltungsorgane erst am 1. Januar 1937 — d. h. nach der Devalvation des Schweizerfrankens, bei bereits wieder steigenden Lebenshaltungskosten — eine Besoldungsreduktion haben eintreten lassen, hat ihre Stellung im Zeitraum 1931—1936 kaum geändert, indem sie im Stichjahr 1936 knapp zur Anteilsgruppe 2 gezählt und sechs Jahre zuvor noch dicht an der oberen Grenze der unteren Flügelgruppe gestanden ist; die für das Personal mit der Kürzung des Diensteinkommens verbundene Reallohneinbuße läßt sich demnach keinesfalls mit einem drückenden Zinsendienst motivieren. Diese Feststellung gilt — immerhin nur scheinbar — auch für die Regionalbahn des Val-de-Travers (Pos. 12) und die Elektrische Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30), welche sogar umgekehrt aus der Gruppe 2 in die Anteilsgruppe 1 abgestiegen sind. Die von 1931 bis 1935 einem *Sanierungsverfahren* unterworfenen Verkehrsunternehmungen der Rechtsufrigen Thunersee-Bahn (Pos. 20), der Aigle-Leysin-Bahn (Pos. 35) und der Bernina-Bahn (Pos. 45) haben hinsichtlich des Zinsendienstes von den betreffenden Maßnahmen insofern profitiert, als sie sich von der Anteilsgruppe 3 auf die untere Flügelgruppe, bzw. die Gruppe 2 zurückzuziehen vermochten; bei der gleichfalls finanziell rekonstruierten Burgdorf-Thun-Bahn (Pos. 4b) kommt indes gerade die gegenteilige Entwicklungstendenz zur Geltung, indem dieses Unternehmen die Anteilsgruppe 1 mit der nächsthöheren vertauscht hat.

Das hier natürlich desgleichen sehr interessante *Verhältnis der Personalkosten zu den Betriebseinnahmen* braucht nicht noch einmal erörtert zu werden, nachdem es bereits in anderem Zusammenhang (S. 232) eingehend geschehen ist. An Hand des dortigen provisorischen Endergebnisses, sowie einmal auf Grund der Tatsache, daß das Verhältnis der Brutto-Zinsenlast zu den fast allgemein rückläufigen Einkünften aus dem Verkehr seit 1930 gewöhnlich keine wesentliche Aenderung erfahren hat. die Passivzinsbeträge also gleichermaßen gesunken sind, und sodann in Anbetracht des Umstandes, daß die Aufwendungen für die Bahnbediensteten schließlich doch immer sehr wesentlich von der Brutto-Zinsenlast abhängen (S. 29), läßt sich die Schlußfolgerung ziehen, die entgegen den seit 1930 durchgeführten Besoldungsreduktionen eingetretene auffallend starke Zunahme der Bahnen mit einem mehr als 40%igen Anteil der Personalausgaben an den

Einkünften aus dem Verkehr sei logischerweise tatsächlich einzig die Wirkung des trotz jener Sparmaßnahmen meist verhältnismäßig stärkeren Schwunds der Betriebseinnahmen.

Damit ist zudem bereits die Frage nach der *Gestaltung des Verhältnisses der Brutto-Zinsenlast zu den Personalkosten* beantwortet: Der sogenannte *Zinskoeffizient* kann sich — von gewissen Ausnahmefällen natürlich abgesehen — unter den gegebenen Voraussetzungen vorwiegend nicht anders als im Sinne einer mehr oder weniger ausgeprägten Herabsetzung gegenüber dem Stand im Stichjahr 1930 entwickelt haben. Die *Tabelle 9* bestätigt denn auch — ohne daß die Tabelle 9a deswegen einer besonderen Ergänzung bedürfte — allein schon diese Erwartung. Hinsichtlich der Höhe des Zinskoeffizienten wird im übrigen auf die früheren Feststellungen (S. 139 f.) verwiesen, welche für das Stichjahr 1936 ebenfalls gelten.

Das *Verhältnis der Brutto-Zinsenlast, bzw. der Personalausgaben zum Betriebsüberschuß,* welches in seiner Entwicklung seit 1930 desgleichen ohne eine spezielle Erweiterung der Tabelle 34, sondern vielmehr einfach an Hand der *Tabelle 8* verfolgt werden kann, ist im Jahre 1936 gegenüber dem letztvergangenen Stichjahr 1930 durch folgende wichtige Tatsachen charakterisiert: Zunächst sei daran erinnert, daß gewisse Transportanstalten, deren Zahl sich im Zeitraum 1931—1936 bis auf den doppelten Bestand vermehrt hat (S. 236), die Rechnungsperiode 1936 mit einem Betriebsausgabenüberschuß abgeschlossen haben und somit für einen Vergleich faktisch außer Betracht fallen, bzw. eine besondere Gruppe bilden. Sodann sind die immerhin noch erzielten Betriebseinnahmenüberschüsse wegen des gegenüber dem fast allgemeinen Schwund der Betriebseinnahmen relativ nicht ebenso starken Rückgangs der Betriebsausgaben meist derart reduziert, daß sie — als Maßstab verwendet — in den reinen Aufwendungen für die Bahnbediensteten nicht nur nicht selten mehr-, sondern öfters sogar vielfach aufgehen und die dreistelligen Verhältniszahlen somit in verstärkter Auflage die Regel bleiben. Lediglich bei der Spiez-Erlenbach-Bahn (Pos. 2f), der Wengernalp- und der Jungfrau-Bahn (Pos. 40a/b) sind die Personalkosten mehr oder minder weit, besonders stark aber bei dem an letzter Stelle genannten, bemerkenswerterweise mit Schuldzinsen schwer belasteten Verkehrsunternehmungen unter dem Betrag des Betriebseinnahmenüberschusses zurückgeblieben. Anderseits ist die Zahl derjenigen Transportanstalten, welche im Jahre 1936 bloß einen für die Entrichtung der Passivzinsen unzureichenden Betriebseinnahmenüberschuß erzielen konnten, um mehr als das Dreifache höher wie sechs Jahre zuvor; hierher gehören u. a. die Schweizerischen Bundes-

bahnen (Pos. 1) und die Rhätische Bahn (Pos. 47). Der Verkehrsunternehmungen mit einem Betriebsgewinn, welcher zu mehr als nur zur Erfüllung der den betreffenden Bahnverwaltungen aus dem Zinsendienst erwachsenden Verbindlichkeiten hingereicht hat, sind es jedoch bestandesmäßig um mehr als die Hälfte weniger, während sie noch im Stichjahr 1930 ein sehr starkes Uebergewicht besessen haben. Die sich aus dem Verhältnis der Passivzinsen zum Betriebseinnahmenüberschuß ergebenden relativen Fehlbeträge, bzw. Mehrerträge reichen indes in der Regel bei weitem nicht an die auf die Personalausgaben Bezug nehmenden über-, bzw. unterwertigen Verhältniszahlen heran. Im übrigen sei auf die bereits anderweitig (S. 140 ff.) gemachten allgemeingültigen Feststellungen verwiesen.

§ 5: Personalkosten und gesetzliche Tilgungen, bzw. Abschreibungen.

Wird zunächst nach der *Entwicklung des Verhältnisses der gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen zu den Netto-Gesamteinkünften (bzw. -Gesamtaufwendungen)* der Ertragsrechnung seit dem Jahre 1930 gefragt, so erteilt die für die Rechnungsperiode 1936 *erweiterte Zusammenstellung nach Stichjahren zur Tabelle 35* die Antwort, die Anteile bis und mit 19% umfassende untere Flügelgruppe sei mit rund vier Fünfteln aller Fälle sowohl relativ als auch absolut noch immer weitaus am stärksten — sogar stärker als sechs Jahre früher —, und zwar hauptsächlich auf Kosten der Anteilsgruppe 2, besetzt, während anderseits immerhin die Gruppe 4 einen etwas erhöhten Bestand aufweist und die obere Flügelgruppe bezeichnenderweise ganz leer ausgeht. Die Hauptmasse aller fünf Bahnkategorien entfällt erwartungsgemäß auf die untere Flügelgruppe; des weiteren findet sich eine Anzahl Voll- und Ueberlandbahnen in den Anteilsgruppen 2, 3 und 4 vor. Zur Gruppe 2 zählen im übrigen lediglich die Städtische Straßenbahn Winterthur (Pos. 62), sowie zur Gruppe 4 die Montreux-Berner Oberland-Bahn (Pos. 37), die privaten Genfer Straßenbahnen (Pos. 48) und die desgleichen privat betriebenen Neuenburger Straßenbahnen (Pos. 49). Daß von den in der unteren Flügelgruppe figurierenden, bestandesmäßig ja die überwiegende Mehrheit ausmachenden Transportanstalten wiederum zwei Fünftel solche sind, deren Gewinn- und Verlustrechnung pro 1936 überhaupt keine gesetzlichen Tilgungen, bzw. Abschreibungen aufweisen, ist weniger an sich als deshalb besonders merkwürdig, weil dieses Verhältnis seit 1926 trotz der inzwischen eingetretenen Wirtschaftskrise wider Erwarten keine Aenderung im Sinne einer wesent-

lichen Erhöhung des Bestandes der betreffenden Bahnunternehmungen erfahren hat.

Das *Verhältnis der gesetzlichen Tilgungen, bzw. Abschreibungen zum Betriebsüberschuß* zeigt im Jahre 1936 prinzipiell dasselbe Bild wie früher (S. 145 f.). Zu den Verkehrsanstalten, deren Verwaltungsorgane — gesetzlichen Zwanges halber, oder weil bestimmte effektive Einkünfte in der Ertragsrechnung es ihnen gestatteten — trotz eines Betriebsausgabenüberschusses in der soeben erwähnten Rechnungsperiode Tilgungen oder Abschreibungen vorgenommen haben, gehören die Sensetal-Bahn (Pos. 9), die Porrentruy-Bonfol-Bahn (Pos. 11), die Regionalbahn des Val-de-Ruz (Pos. 16), die Bellinzona-Mesocco-Bahn (Pos. 44), die Bernina-Bahn (Pos. 45), die privat betriebene Trambahn Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (Pos. 50) und die Städtische Straßenbahn Biel (Pos. 57). Anderseits hat der Betriebseinnahmenüberschuß bei der Südost-Bahn (Pos. 13), der Aarau-Schöftland-Bahn (Pos. 21), der Wynental-Bahn (Pos. 22), der (Wohlen-)Bremgarten-Dietikon-Bahn (Pos. 23a), der Montreux-Berner Oberland-Bahn (Pos. 37), den privaten Genfer Straßenbahnen (Pos. 48) und der Städtischen Strassenbahn Schaffhausen (Pos. 64) für die gesetzlichen Tilgungen, bzw. Abschreibungen allein nicht völlig hingereicht, geschweige denn diesen Transportunternehmungen genügt, ihren sonstigen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen.

§ 6: Personalkosten und Dotierung der Spezialfonds.

Das *Verhältnis der Dotierungssaldi* mit welchen die Spezialfonds über die Gewinn- und Verlustrechnung effektiv geäufnet worden sind, *zu den reinen Gesamteinkünften, bzw. Gesamtaufwendungen* der Verkehrsanstalten hat sich gemäß der *ergänzten Zusammenstellung nach Stichjahren zur Tabelle 36* im Zeitraum 1931—1936 insofern verlagert, als das Schwergewicht aller Fälle im Jahre 1936 nicht mehr bloß auf den Anteilsgruppen 1, 2 und 3, sondern auch auf der oberen Flügelgruppe liegt, wobei allerdings die Gruppe 2 vor den anderen drei bestandesmäßig nur wenig differierenden Anteilsgruppen einen bedeutenden Vorsprung besitzt. Zugleich kann konstatiert werden, daß in den Anteilsgruppen 1, 2, 3 und 4 die Zahl der Bahnen, deren Verwaltungsorgane den Spezialfonds mehr entnommen als in sie eingelegt haben, wenn auch absolut lediglich schwach, so doch relativ stark zugenommen hat; damit wiederholt sich eine für die Krisenperioden typische Folge-, bzw. Begleiterscheinung. Als einzige Bahnkategorie, die nicht in sämtlichen Anteilsgruppen — d. h. in den Gruppen 4 und 5 nicht — vorkommt, sind die städtischen Trambahnen zu erwähnen, und als das einzige Unternehmen, bei

welchem im Jahre 1936 die Einlagen und Entnahmen gegenseitig ganz genau im Gleichgewicht gewesen sind, fällt die Aigle-Leysin-Bahn (Pos. 35) in Betracht. Drei aus einem gewissen Grund bereits mehrmals speziell zitierte Transportanstalten, nämlich die Regionalbahn des Val-de-Travers (Pos. 12), die Elektrische Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30), sowie die Birseck-Bahn (Pos. 53) rangieren als Normal-(d. h. Minus-)Fälle in der Anteilsgruppe 3, bzw. 2.

Hinsichtlich des *Verhältnisses der Brutto-Dotierung der Spezialfonds zum Betriebsüberschuß und zur Brutto-Zinsenlast* im Jahre 1936 wird in erster Linie wiederum auf die anderweitigen allgemeingültigen Erörterungen (S. 148 f.) hingewiesen. Als Spezialfälle erster Ordnung seien hier indes die in der Rechnungsperiode 1936 außer der Sensetal-Bahn (Pos. 9) einem Sanierungsverfahren unterworfenen Unternehmungen der Wynental-Bahn (Pos. 22) und der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30) hervorgehoben, weil die Brutto-Dotierung der Spezialfonds aus dem besonderen Grund der finanziellen Rekonstruktion bei jener Verkehrsanstalt ausnahmsweise mehr als den 36- und bei dieser den nicht ganz 2½fachen Betrag des Betriebseinnahmenüberschusses ausgemacht hat. In beiden Fällen liegt hierin auch die Ursache der scheinbar überaus günstigen Klassifikation — Zugehörigkeit zur unteren Flügelgruppe — namentlich im Hinblick auf das Verhältnis der Netto-Zinsenlast, bzw. der gesetzlichen Tilgungen und Abschreibungen zu den reinen Gesamteinkünften der Ertragsrechnung pro 1936.

§ 7: Personalkosten und Nebengeschäftsertrag, bzw. -verlust.

Zunächst ist hier vorauszuschicken, daß die Zahl der einen oder mehrere Nebengeschäftsbetriebe besitzenden Eisenbahn-Verkehrsanstalten seit dem Jahre 1930 nicht unbeträchtlich zugenommen hat, ist sie doch selbst im stark beschränkten Rahmen der Tabelle 8 im Zeitraum 1931—1936 von 20 auf 24 gestiegen.

Bei den bereits vor sechs Jahren an vom Bahnbetrieb unabhängigen Nebengeschäftszweigen interessierten Transportunternehmungen weisen die *nominellen — positiven, bzw. negativen — Erträgnisse* dieser bahnfremden Nebenbetriebe *pro 1936* im Vergleich mit ihrem Stand im Stichjahr 1930 folgende *prozentuale Veränderungen* auf:

Position:	*Bahnen* (Initialen)	*Veränderung in %*	*Position:*	*Bahnen* (Initialen)	*Veränderung in %*
1	SBB	433600,0	37	MOB	— 3,5
2a	BLS	—305,7	38/39	BOB/SPB	76,8
10	RSG	13,0	45	BB	— 10,4
13	SOB	3,2	46	ChA	325,0
16	VR	— 82,4	47	RhB (kant.)	17,3
19	SZB	— 9,8	48	CGTE	148,7
20	STI	— 4,2	49	TN	— 90,0
24	WB	66,7	50	VMCV	— 24,7
31	TB	10,5	56a	RhSt	— 34,8
34	MCM	166,7	59a	BStB (kant.)	— 27,3

Die Uebersicht zeigt eine seit 1930 von Bahn zu Bahn sehr unterschiedliche Entwicklung des Nebengeschäftsertrages; ganz besonders sticht indes der geradezu unvorstellbare relative Anstieg der betreffenden Einkünfte bei den Schweizerischen Bundesbahnen (Pos. 1) hervor, welcher hauptsächlich der inzwischen erfolgten An-, bzw. Eingliederung der Kraftwerke und Werkstättebetriebe zuzuschreiben ist.

An sich nicht weniger differenziert, jedoch gegenüber ihrem Stand im Jahre 1930 zum größeren Teil nicht stark verändert sind die *prozentualen Anteile des Nebengeschäftsertrages, bzw. -verlusts an den reinen Gesamteinkünften* pro 1936 ausgefallen:

Position:	*Bahnen* (Initialen)	*Stand* 1930	1936	*Position:*	*Bahnen* (Initialen)	*Stand* 1930	1936
		%				%	
1	SBB	0,1	15,8	36	ASD	—	— 3,0
2a	BLS	0,1	— 4,2	37	MOB	3,7	25,7
10	RSG	15,5	14,9	38/39	BOB/SPB	—0,9	— 1,0
13	SOB	0,9	4,2	44	BM	—	32,5
14	Sihl-TB	—	3,2	45	BB	1,1	2,3
16	VR	79,5	13,1	46	ChA	0,1	1,0
19	SZB	4,1	6,6	47	RhB (kant.)	1,6	3,0
20	STI	6,0	20,5	48	CGTE	1,0	15,0
24	WB	— 1,0	— 0,6	49	TN	11,7	5,1
31	TB	52,1	78,2	50	VMCV	91,0	93,3
32	MC	—	—12,3	56a	RhSt	42,8	63,6
34	MCM	2,1	23,6	59a	BStB (kant.)	4,1	5,0

In dieser Tabelle treten erhebliche — teils positive und teils negative — Verlagerungen im Gewicht des Rohertrages, bzw.

Verlusts nur bei den Schweizerischen Bundesbahnen (Pos. 1), der Regionalbahn des Val-de-Ruz (Pos. 16), der Rechtsufrigen Thunersee-Bahn (Pos. 20), der St. Gallen-Speicher-Trogen-Bahn (Pos. 31), der Monthey-Champéry(-Morgins)-Bahn (Pos. 34), der Montreux-Berner Oberland-Bahn (Pos. 37), den privaten Straßenbahnen in Genf (Pos. 48) und Neuenburg (Pos. 49), sowie bei der Rheintalischen Straßenbahn (Pos. 56a) auf; ganz besonders interessant ist indes die Feststellung, daß die an sich zwar nicht geringe Zunahme bei den Schweizerischen Bundesbahnen (Pos. 1) lange nicht derjenigen des nominellen Rohertrages entspricht. Von den Verkehrsunternehmungen, welche sich erst im Zeitraum 1931—1936 einen Nebengeschäftsbetrieb — d. h. eine Liegenschaft (Sihltal-Bahn), einen Kraftwagenbetrieb (Martigny-Châtelard-Bahn und Aigle-Sépey-Diablerets-Bahn) oder eine Kraftwerkzentrale (Bellinzona-Mesocco-Bahn) — zugelegt haben, verdienen lediglich die an zweiter und vierter Stelle zitierten, ihres verhältnismäßig bedeutenden, im Fall der Martigny-Châtelard-Bahn (Pos. 32) defizitären prozentualen Anteils halber, spezielle Beachtung.

In jeder anderen Hinsicht sei auch hier wiederum auf die früheren einschlägigen Darlegungen (S. 154 ff.) hingewiesen.

§ 8: Personalkosten und Pachtertrag, bzw. -zins.

Den sich im IV. Abschnitt (C, § 8) vorfindenden Erörterungen über die Zusammenhänge zwischen den Aufwendungen zugunsten der Bahnbediensteten und dem Pachtertrag, bzw. -zins vor dem Jahre 1931 (S. 157 ff.) bleibt grundsätzlich weiter nichts beizufügen, als daß im Zeitraum 1931—1936 zu den auf Blatt 1930 der Tabelle 8 figurierenden und bisher berücksichtigten fünf Pachtvertragsverhältnissen im Stichjahr 1936 drei neue hinzugekommen sind, nämlich diejenigen zwischen:

1. der Bodensee-Toggenburg-Bahn (Pos. 3)
   und den Schweizerischen Bundesbahnen (Pos. 1) über die Strecke Wattwil-Ebnat-Kappel, beidseitig dargestellt pro 1936;
2. den (privaten) Genfer Straßenbahnen (Pos. 48)
   und a) der Genève-Veyrier-Bahn, einseitig dargestellt pro 1936,
   b) der (privaten) Trambahn Carouge-Croix-de-Rozon, einseitig dargestellt pro 1936.

Bei den Schweizerischen Bundesbahnen (Pos. 1) saldieren sich im Jahre 1936 nunmehr Pachtzinse in der Höhe von Fr. 47,000.— mit Pachterträgnissen von Fr. 51,000.— bis auf Fr. 4,000.— zugunsten der SBB. Mit Fr. 2,000.— an Pachtzinsen haben die pri-

vaten Neuenburger Straßenbahnen (Pos. 49) Fr. 200.— mehr aufzubringen gehabt als sechs Jahre zuvor, und die Verwaltung der Kantonalen Basler Straßenbahnen (Pos. 59a) hat pro 1936 insgesamt Fr. 139,300.— Pachtzins, d. h. Fr. 19,300.— mehr als im Stichjahr 1930, entrichten müssen. Die Ertragsrechnung 1936 der Bodensee-Toggenburg-Bahn (Pos. 3) ist mit Fr. 57,700.— und diejenige der privat betriebenen Genfer Straßenbahnen (Pos. 48) mit Fr. 32,500.— Pachtzins belastet. Im Rahmen der Gewinn- und Verlustrechnung 1936 all dieser Verkehrsunternehmungen kommt den betreffenden positiven, bzw. negativen Saldi — und zwar gegebenenfalls trotz der nominellen Erhöhung — wiederum weder im Hinblick auf die reinen Gesamteinkünfte noch auf den Betriebsüberschuß eine ausschlaggebende Bedeutung zu, geschweige denn im Vergleich mit den Personalkosten in der Betriebsrechnung — hat doch der Anteil an den Netto-Gesamteinkünften im günstigsten Fall, nämlich für die Schweizerischen Bundesbahnen (Pos. 1), positiv bei weitem nicht einmal 0,1 % und im ungünstigsten, d. h. in demjenigen der Kantonalen Straßenbahnen Basel (Pos. 59a), negativ nur 13,8 % ausgemacht.

§ 9: Der Netto-Gesamtertrag, bzw. -Gesamtverlust.

Zunächst läßt sich im Hinblick auf die *Entwicklung der Jahreserträgnisse* der Eisenbahn-Transportanstalten im Zeitraum 1931—1936 auf Grund der *Tabelle 8* im großen und ganzen eine mehr oder minder ausgeprägt sinkende Tendenz konstatieren, die vorwiegend zu offenen Verlusten, bzw. zur Verstärkung schon im Jahre 1930 vorhandener geführt hat. In den nicht seltenen Fällen mit pro 1936 — scheinbar — ausgeglichener oder gar mit einem Reingewinn abschließender Ertragsrechnung liegt in Wirklichkeit mehrheitlich desgleichen ein allerdings entweder durch Entnahmen aus den Spezialfonds oder durch Betriebssubventionen des Staates, bzw. der Gemeinde(n) oder anläßlich der Sanierung gedeckter Verlust vor. Eine Anzahl Bahnen weist trotz solcher Maßnahmen immer noch Fehlbeträge auf. Indes existieren anderseits auch einige Verkehrsunternehmungen, welchen die vorausgegangene Wirtschaftskrise keineswegs so stark zugesetzt hat, daß sie die Rechnungsperiode 1936 nicht mit einem mehr oder weniger bedeutenden Reingewinn abzuschließen vermocht hätten, und zwar ohne Manipulationen der eben erwähnten Art.

Zweitens zeigt die pro 1936 *erweiterte Zusammenstellung nach Stichjahren zur Tabelle 37*, daß das *Verhältnis zwischen dem Jahresgewinn, bzw. -verlust und den reinen Gesamteinkünften, bzw. Gesamtaufwendungen* der Ertragsrechnung hinsichtlich seiner Hauptdaten im Zeitraum 1931—1936 nach zwei Richtungen hin

eine erhebliche Aenderung erfahren hat: Einmal ist die sowohl relative wie absolute Vorrangstellung der unteren Flügelgruppe und der Anteilsgruppe 2 infolge der seit dem Jahre 1930 eingetretenen Verminderung ihrer Gesamtbestände um annähernd einen Sechstel, bzw. um zirka zwei Drittel — und zwar hauptsächlich zugunsten der Anteilsgruppen 4 und 5 — stark abgeschwächt worden. Sodann erscheint die noch vor sechs Jahren im ganzen genommen auf der positiven Seite der fünf Anteilsgruppen gelegene, zumindest relative Mehrheit aller untersuchten Fälle in der Rechnungsperiode 1936 bezeichnenderweise auf der negativen; wird indes berücksichtigt, daß ein bedeutender Teil der Eisenbahn-Transportanstalten mit scheinbar ausgeglichener Ertragsrechnung in Wirklichkeit einen Verlust erlitten hat, so wird das festgestellte negative Uebergewicht zu einem absoluten. Der Bestand der nach wie vor auf die Anteilsgruppen 1, 2 und 3 beschränkten Fälle mit einem Reingewinn ist im Zeitraum 1931—1936 in der unteren Flügelgruppe um genau die Hälfte, in der Gruppe 2 um nicht ganz vier Fünftel, sowie in der Mittelgruppe um einen vollen Drittel zurückgegangen. Die defizitären Verkehrsunternehmungen verzeichnen in der Anteilsgruppe 1 zwar desgleichen eine Verminderung ihres ohne weiteres ersichtlichen Bestandes um etwas mehr als einen Drittel; dafür ist die Zahl der Transportanstalten mit einer ausgeglichenen Gewinn- und Verlustrechnug um ungefähr ebensoviel — d. h. relativ etwas schwächer, absolut aber sogar ein wenig stärker — gestiegen. Im übrigen haben die das Jahr 1936 mit einem Verlust abschließenden Bahnunternehmungen ihren Bestand in der Anteilsgruppe 2 gewahrt, sowie diesen in der oberen Flügelgruppe um das Anderthalbfache ihrer Besetzung während der Rechnungsperiode 1930 auf einen Fünftel sämtlicher Fälle, bzw. in der Mittelgruppe um das Dreifache auf einen Zwanzigstel gebracht. In der sechs Jahre vorher total unbelegten Anteilsgruppe 4 kommen sie mit nicht ganz einem Zehntel aller einbezogenen Transportanstalten — wie übrigens auch in der oberen Flügelgruppe, allein — vor. Im Jahre 1936 umfassen die „neutrale" Spalte der unteren und die „Minus"-Spalte der oberen Flügelgruppe zusammen ganz genau die Hälfte sämtlicher untersuchten Fälle. Von den fünf Bahnkategorien sind die Voll- und die Ueberlandbahnen in allen Anteilsgruppen, die Gebirgsbahnen dagegen nur in den Gruppen 1, 3 und 5, die privaten Trambahnen in den Gruppen 1, 4 und 5, sowie die städtischen Trambahnen in den Anteilsgruppen 1, 2, 3 und 5 vertreten.

Wenn auch zu konstatieren ist, daß die in der pro 1936 ergänzten Zusammenstellung nach Stichjahren zur Tabelle 37 zum Ausdruck gelangende, mehr oder minder ausgeprägte *Verschlech-*

terung der finanziellen Lage der Eisenbahn-Transportanstalten stark durch das im Verhältnis zum Rückgang der Betriebseinnahmen meist zu geringe Anpassungsvermögen der verschiedenen sonstigen Ertrags- und Kostenfaktoren in der Betriebs-, sowie in der Gewinn- und Verlustrechnung verursacht zu sein scheint, so liegt ihr wirklicher Grund letztlich doch in der den Schwund der Einkünfte aus dem Verkehr seinerseits erzeugenden zweiten nachkriegszeitlichen Wirtschaftskrise und außerdem hauptsächlich in der sich seit dem Weltkrieg fortwährend verschärfenden Automobilkonkurrenz im Gütertransport. Gegen die Konjunkturschwankungen an sich ist — wenigstens bisher — kein Kraut gewachsen; jedenfalls vermögen weder die Bahnverwaltungen noch das Bahnpersonal noch beide zusammen allein sie mit Erfolg zu bekämpfen. Dagegen gibt es Mittel und Wege, den in seinen gegenwärtigen Formen Eisenbahnen und Automobiltransportgewerbe gleichermaßen schädigenden Wettbewerb im Güterverkehr in geordnete Bahnen zu lenken; die vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus allgemein befriedigende Lösung dieses Problems kann und muß in erster Linie die Aufgabe sämtlicher direkt Beteiligten, nicht zuletzt aber auch diejenige des Staates sein.

Bei den ohnehin gar nicht zahlreichen, die Rechnungsperiode 1936 mit einem Reingewinn abschließenden Transportanstalten ist die *Ausschüttung einer Dividende* bloß für die Birsigtal-Bahn (Pos. 25), die privat betriebenen Schwyzer Straßenbahnen (Pos. 52), die Birseck-Bahn (Pos. 53), die Ueberlandbahn Basel-Liestal (Pos. 59b), sowie für die Trambahn-Gesellschaft Basel-Aesch (Pos. 59c) in Frage gekommen, während sie vor sechs Jahren immerhin noch bei 23 einbezogenen Bahnunternehmungen stattgefunden hat. Im Stichjahr 1936 ist in den übrigen Fällen darum kein entsprechender Beschluß gefaßt worden, weil entweder — wie bei der Wengernalp-Bahn (Pos. 40a) — der erzielte Realgewinn dazu zu geringfügig war oder weil es sich — wie z. B. bei der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30) — nur um einen buchmäßigen, gegebenenfalls als Sanierungsergebnis anzusprechenden Reinertrag handelte. Die von den oben erwähnten fünf Verkehrsunternehmungen entrichtete Dividende hat — wenn von den privat betriebenen Schwyzer Straßenbahnen (Pos. 52), deren Verwaltung lediglich dem Vorzugsaktienkapital eine solche von 1½% zuerkennen konnte, abgesehen wird — durchwegs, d. h. bei der Ueberlandbahn Basel-Liestal (Pos. 59b) allerdings auch bloß für das Prioritätsaktienkapital, 4 % betragen. Gegenüber den Dividendensätzen des Stichjahres 1930 sind diejenigen der Rechnungsperiode 1936 also im großen und ganzen nicht allein niedriger, sondern zudem einheitlicher ausgefallen. Besonders beachtlich bleibt indes die Tat-

sache, daß selbst diese doch nicht zu hohen Dividenden von der Trambahn-Gesellschaft Basel-Aesch (Pos. 59c) bloß unter voller, sowie von der Birsigtal-Bahn (Pos. 24) unter Beanspruchung von 91 % des Realgewinns bezahlt werden konnten, während die privaten Schwyzer Straßenbahnen (Pos. 52) und die Ueberlandbahn Basel-Liestal (Pos. 59b) es sogar nur mit Hilfe des Aktivsaldovortrages aus dem Jahre 1935 zu tun vermochten. Die Verwaltung der Birseck-Bahn (Pos. 53) vollends war dazu lediglich deshalb in der Lage, weil sie vorher drei Viertel des benötigten Gesamtbetrages von Fr. 40,000.— der von ihr freiwillig teils durch Zuweisungen aus dem Reingewinn früherer Jahre geäufneten, aber stets zu 5 % aus dem Betrieb verzinsten und bisher nur ausnahmsweise schon zum gleichen Zweck angegriffenen Spezial-, bzw. Dividendenreserve entnommen hat.

Wiederholt ist im Verlauf der Ausführungen über die Entwicklung der Besoldungsverhältnisse des Bahnpersonals, sowie über die finanzielle Lage der Eisenbahn-Transportanstalten im Zeitraum 1931—1937 bereits auf die Sonderstellung hingewiesen worden, welche der Traverstal-Bahn (Pos. 12), der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30) und der Birseck-Bahn (Pos. 53) deshalb zukommt, weil ihre Verwaltungsbehörden nach der Devalvation des Schweizerfrankens, d. h. bei schon wieder steigenden Lebenshaltungskosten eine Gehalts- und Lohnkürzung vorgenommen, bzw. eine bestehende verschärft und damit den betroffenen Bediensteten bestimmt einen zweifachen Reallohnverlust zugefügt haben. Nachdem nun die Tabelle 8 zeigt, daß die finanzielle Notlage der Traverstal-Bahn (Pos. 12) im Stichjahr 1936 wirklich sehr groß gewesen ist, indem die fragliche Ertragsrechnung nicht die geringsten Netto-Gesamteinkünfte aufweist, und die Elektrische Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30) in derselben Rechnungsperiode sogar einem Sanierungsverfahren unterworfen worden ist, erscheinen die gefaßten Sparbeschlüsse hier zwar als sachlich recht weitgehend begründet, wenn auch trotzdem — vor allem hinsichtlich der vom Personal der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (Pos. 30) bereits in den Jahren 1926, 1932 und 1934 hingenommenen Besoldungsreduktionen — wenigstens vom Standpunkt der Bahnfunktionäre aus kaum mehr verständlich.

Anders im Falle der *Birseck-Bahn* (Pos. 53), bei welcher die am 1. Januar 1937 eingetretene Herabsetzung des Diensteinkommens auch *sachlich nicht motiviert* werden kann. Dieses Verkehrsunternehmen ist eine typische Vorortsbahn, wie sie anderwärts allerdings unter ähnlichen verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen bis ins Jahr 1931 einzig noch in der privaten Trambahn Zürich-Oerlikon-Seebach (Pos. 54) existierte. Die Rendite

des gesamten Aktienkapitals der Birseck-Bahn hat im Mittel der Jahre 1920—1936 nominell 6,8 % — d. h. höchstens 8,25% pro 1921 und mindestens 4% pro 1936 — betragen. Daneben hat die Verwaltung eine freiwillige Spezial-, bzw. Dividendenreserve geäufnet, deren Bestand Ende 1936 — nach der Entnahme von Fr. 30,000.— zu Dividendenzwecken — mit annähernd Fr. 305,000.— noch immer mehr als 30 % des Gesellschaftskapitals ausmachte, — eine Tatsache, die in der Finanzgeschichte der schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten wohl kaum ihresgleichen finden dürfte. Wie namentlich die Tabelle 8 verrät, ist die ökonomische Lage der Birseck-Bahn wenigstens bis Ende 1930 auch in jeder anderen Beziehung stets relativ günstig gewesen; insbesondere hat das Unternehmen die erste Nachkriegskrise sozusagen schmerzlos überstanden. Dagegen sind die Betriebseinnahmen — wahrscheinlich keineswegs zuletzt infolge der Schließung der Brown-Boveri-Fabrikfiliale Münchenstein, sowie u. a. wegen der Fahrradkonkurrenz — im Zeitraum 1931—1936 um 23,4 % zurückgegangen. Obschon diese gewiß nicht geringe Abnahme der Einkünfte aus dem Verkehr durch eine gleichzeitig erfolgte, die Interessen der Bediensteten indes noch nicht wesentlich berührende Herabsetzung der Betriebskosten um 18,2 % zum weitaus größeren Teil ausgeglichen werden konnte, haben die Verwaltungsorgane der Birseck-Bahn in der Folge ab 1. Januar 1937 auch noch eine — trotz der in diesem Jahr eingetretenen Steigerung der Betriebseinnahmen um ungefähr 13% ohne weiteres pro 1938 aufrechterhaltene — im allgemeinen 7%ige Reduktion der Einkommensbezüge des Personals angeordnet. Kritisch ist dazu folgendes zu bemerken:

Zunächst muß allerdings zugegeben werden, daß die Kürzung des Diensteinkommens der BEB-Funktionäre in Anbetracht der nach dem Landesindex des BIGA seit 1930 bis Ende September 1936 um 18% gesunkenen Lebenshaltungskosten scheinbar etwas für sich hat; aber deren seither eingetretene Wiedererhöhung um nicht ganz 6%, sowie die vor allem wegen der erheblichen Fahrplanverbesserung vom Mai 1931 erfolgte Steigerung der gewogenen Arbeitsleistung von 5 200 auf 8 100 Achsenkilometer und die daraus resultierende zirka 56%ige Arbeitsintensivierung hätten keinesfalls übersehen werden dürfen.

Zweitens hat die BEB-Verwaltung die Konjunkturempfindlichkeit ihres Unternehmens — im Widerspruch zu den in den Geschäftsberichten immer wiederkehrenden Klagen — offenbar doch zu optimistisch beurteilt, als sie — ohne in eigener Sache aus der nach der ersten Nachkriegskrise fast durchwegs geschwächten Finanzlage der übrigen Verkehrsanstalten alle Konsequenzen zu ziehen und namentlich für eine weitere, zunehmende Erleich-

terung des an sich allerdings ohnehin nicht drückenden Zinsendienstes besorgt zu sein — am 1. Juli 1925 ein zu 5½% verzinsliches Anleihen von Fr. 400,000.— neu aufnahm. Wird angenommen, sie hätte dieses Fremdkapital von Anfang an bei einer unveränderlichen Annuität von 10% des ursprünglichen Anleihensbetrages zu 5½%, wenn nicht niedriger verzinst und getilgt, anstatt es im Jahre 1929 mit einem zu 4,75% verzinslichen Hypothekaranleihen von Fr. 500,000.— aus dem Jahre 1914 in gleichem Gesamt-Nominalbetrag zu 5% zu konvertieren, so wären dafür Ende 1936 maximal noch rund Fr. 32,500.— und nicht mehr Fr. 45,000.— an Passivzinsen aufzubringen gewesen. Demnach würde die Einsparung von Fr. 12,500.— die aus der Besoldungsreduktion zu erwartenden Minderaufwendungen von annähernd Fr. 9,000.— überkompensiert haben. Die Aufnahme eines ziemlich rasch, d. h. innert 15 Jahren zu amortisierenden Anleihens hätte immerhin vorübergehend ein bescheidenes Dividendenopfer, sowie eine langsamere Aeufnung der Spezialreserve verlangt; ein solcher Verzicht wäre im Hinblick auf eine nicht allzu ferne, entsprechend gesichertere Zukunft der Bahn indes bestimmt erträglich gewesen.

Der Umstand nun, daß die Verwaltungsorgane der Birseck-Bahn nicht dieser Kritik gemäß gehandelt haben, stempelt die durchgeführte Besoldungsreduktion zu einer Maßnahme, welche es der Verwaltung ermöglichen soll, die das Unternehmen wirtschaftlich schädigenden Folgen der in den letzten Jahrzehnten betriebenen Finanzpolitik auf das Personal abzuwälzen. Dieser Fall verdient speziell deshalb eine so eingehende Behandlung, weil sich an ihm besonders deutlich demonstrieren läßt, wohin es führen kann, wenn die Verwaltungsbehörden einer Eisenbahn-Transportanstalt bloß die äußeren Anzeichen der verschlechterten Finanzlage ihres Unternehmens zu bekämpfen, aber nicht den bei diesem selbst liegenden Ursachen jener Symptome nachzugehen und sie zu beseitigen suchen.

D. Das Grundsätzliche im Rahmen der Verhandlungen über Personal-, bzw. Besoldungsangelegenheiten.

Der Verlauf der Wirtschaftskonjunktur in der Schweiz seit dem Jahre 1930 hat — wie bereits in den ersten Nachkriegsjahren — sein Gepräge von außen her, d. h. durch die allgemeine Wirtschaftskrise erhalten. Eine zunehmende Stockung in der industriellen und gewerblichen Produktion, sowie im Handel und Verkehr kennzeichnen denn auch den Zeitraum 1931—1936 als eine Krisenperiode ersten Ranges; der BIGA-Landesindex der Lebenshaltungs-

kosten ist im Landesmittel von 158 im Jahre 1930 auf 128 im Jahre 1935, also um rund 19% gesunken. Eine langsame Umkehr in der schweizerischen wirtschaftskonjunkturellen Entwicklung brach sich erst anfangs Oktober 1936, gleich nach der Frankendevalvation, Bahn; der erwähnte Index der Lebenshaltungskosten stieg bis Ende 1936 im Landes-, bzw. Jahresmittel bereits um zwei Punkte auf 130 und bis Ende 1937 auf 137, d. h. um zirka 5,5 %. Es leuchtet ein, daß die Staats- und Gemeindeeinkünfte von den Krisenwirkungen nicht verschont bleiben konnten, und daher die Bundes-, Kantons-, sowie die kommunalen Behörden — ebensosehr wie die krisenbetroffenen privatwirtschaftlichen Unternehmungen — den Einnahmenschwund irgendwie, schlimmstenfalls auch auf dem Wege der Besoldungsreduktion für das Bundes-, Kantons-, bzw. Gemeindepersonal, zu kompensieren suchen mußten. Von vereinzelten Ausnahmefällen — es sei von den Verkehrsanstalten nur die Martigny-Châtelard-Bahn (Pos. 32/1932) in Erinnerung gebracht —, in denen schon früher eine solche Einkommenskürzung stattfand, abgesehen, haben die Bundesbehörden zuerst zu entsprechenden Maßnahmen gegriffen und dem Schweizervolk einen bezüglichen Gesetzesentwurf[1] am 28. Mai 1933 zum grundsätzlichen Entscheid unterbreitet. Diese Vorlage wurde hauptsächlich von den Gewerkschaftsorganisationen nicht nur des Bundespersonals und insbesondere der Eisenbahner, sondern auch von denjenigen der übrigen Arbeiter- und Angestelltenkreise — gestützt auf die sogenannte Kaufkrafttheorie — deshalb heftig bekämpft, weil Besoldungsreduktionen kein Heilmittel gegen Wirtschaftskrisen seien, sondern diese im Gegenteil verschärften, sowie wohl nicht zuletzt auch deshalb abgelehnt, weil die privaten Gehalts- und Lohnempfänger auf Grund früherer Erfahrungen allgemein eine für die Privatwirtschaft beispielgebende Wirkung der Annahme dieses Bundesgesetzes befürchteten. Die betreffende Abstimmungsvorlage ist denn nach einem erfolgreichen Referendumsfeldzug vom Volk bei einer über 80%igen Stimmbeteiligung mit 505 190 verwerfenden gegen bloß 411 536 annehmende Stimmen nicht unerwartet bachab geschickt worden. Ein halbes Jahr später haben indes Bundesrat und Bundesversammlung die Reduktion des Diensteinkommens der eidgenössischen Funktionäre, zu welchen auch diejenigen der Schweizerischen Bundesbahnen zählen, im Rahmen des sogenannten Finanzprogramms I und mit Hilfe der Dringlichkeitsklausel trotzdem durchgesetzt. Das sind im großen und ganzen

[1] Vgl. die Abstimmungsvorlage vom 28. Mai 1933 zu einem Bundesgesetz betreffend die vorübergehende Herabsetzung der Besoldungen, Gehälter und Löhne der im Dienste des Bundes stehenden Personen, vom 15. Dezember 1932.

die Voraussetzungen, unter deren Einfluß die Verhandlungen zwischen den Verwaltungen und dem Personal der schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten über die Gestaltung der Besoldungsverhältnisse der Bahnbediensteten seit 1933 stattzufinden pflegten.

Je nachdem, ob es sich um die erstmalige Durchführung einer Gehalts- und Lohnreduktion, die Verschärfung, bzw. Milderung einer bereits bestehenden oder um die Inkraftsetzung eines neuen Besoldungsreglements mit herabgesetzten Einkommensansätzen handelte, haben die Bahnverwaltungsbehörden, bzw. das Bahnpersonal solche Sparmaßnahmen im wesentlichen mit folgenden Argumenten und Gegenargumenten zu motivieren, bzw. sie zu bekämpfen, zu mildern oder zu beseitigen gesucht:

Die *Bahnverwaltungen* führten naturgemäß in erster Linie — vom selbstverständlichen Hinweis auf die sinkenden Lebenshaltungskosten ganz abgesehen — den nicht nur den Auswirkungen der Wirtschaftskrise allein, sondern auch der Automobilkonkurrenz vor allem im Gütertransport zuzuschreibenden und voraussichtlich noch während längerer Zeit anhaltenden Rückgang der Betriebseinnahmen als Hauptgrund für eine Besoldungsreduktion an. Bei den im Zeitraum 1931—1937 zum elektrischen Traktionssystem übergegangenen Verkehrsunternehmungen wurde gelegentlich speziell der Umstand geltend gemacht, die wirklichen Betriebseinnahmen entsprächen den im Hinblick auf die Elektrifikation gehegten Erwartungen nicht, bzw. nicht mehr, weshalb u. a. die dem Bahnpersonal gewährten Diensteinkommensbezüge gekürzt werden müßten. Die Verwaltungsbehörden derjenigen Bahnen, deren Betriebsrechnung mit einem Kostenüberschuß abschloß und darum nach Gesetz[1] für jene einen Anspruch auf Bundes-, Kantons- und Gemeindehilfe entstehen ließ, wiesen auf die hieraus resultierenden Schwierigkeiten hin, wenn Kantone und Gemeinden sich selbst in ungünstiger Finanzlage befanden, indem der Bund seine eigene Leistung von derjenigen der Kantone und Gemeinden abhängig macht. Gegebenenfalls vergaßen die Bahnverwaltungsorgane auch nicht, die besondere Stellung der fraglichen öffentlichrechtlichen Körperschaften als Gläubiger, bzw. Zinsgaranten ihrem Unternehmen gegenüber zu betonen. Die Wahl des Bemessungsverfahrens, bzw. die Inkraftsetzung eines neuen Gehalts- und Lohnreglements anläßlich der Einkommensreduktion wurde in gewis-

[1] Vgl. den durch den Bundesbeschluß vom 22. Oktober 1937 im wesentlichen unverändert abgelösten, den Bundesbeschluß vom 18. Dezember 1918 über Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmungen ersetzenden Bundesbeschluß über Krisenhilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahnen und Schiffsunternehmen vom 13. April 1933.

sen Fällen mit der nötigen Ausmerzung von Unzulänglichkeiten in der bestehenden Besoldungsordnung begründet. Spezielle Beachtung verdient die Tatsache, daß die Ablösung des früheren durch das neue Regime sozusagen überall rechtlich einwandfrei, d. h. entweder auf Grund einer freien Vereinbarung zwischen Verwaltung und Personal unter grundsätzlichem Weiterbestehenlassen des geltenden Gehalts- und Lohnreglements oder im Rahmen eines neuen Anstellungsverhältnisses auf Grund einer abgeänderten Besoldungsskala nach rechtzeitig erfolgter Kündigung der individuellen Dienstverträge durch die Eisenbahnverwaltung, durchgeführt worden ist. Eine andere Frage ist allerdings die, inwieweit die Verwaltungsbehörden über die Höhe der Einkommensreduktion mit sich reden lassen wollten; in dieser Hinsicht sind auch im Zeitraum 1931—1937 wiederum sehr unterschiedliche Feststellungen möglich, die indes hier nicht einzeln dargelegt zu werden brauchen.

Die *Eisenbahnerschaft und ihre Gewerkschaften* waren aus den bereits (S. 252) erwähnten Gründen prinzipiell zwar stets gegen jede Besoldungsreduktion; in Anbetracht der infolge des starken Rückgangs der Betriebseinnahmen entstandenen ungünstigeren, bzw. schlechten Finanzlage der Bahnen erklärten sie sich aber trotz des zu ihren Gunsten sprechenden Volksabstimmungsresultats vom 28. Mai 1933 bereit, das Ihrige zur Bekämpfung der bei den Verkehrsunternehmungen aufgetretenen Krisenfolgen in der Form von Zugeständnissen im Sinne einer vorübergehenden Kürzung der Diensteinkommensbezüge beizutragen, was insbesondere dann zuzutreffen pflegte, wenn das Bahnpersonal anerkennen mußte, daß die Gläubiger seiner Transportanstalt(en) zum gleichen Zweck ebenfalls schon Opfer gebracht haben. Eine gegenseitige Verständigung wurde deshalb von den Gewerkschaften der Eisenbahner nicht bloß gewünscht, sondern sogar gesucht, sofern die Bahnverwaltungsbehörden nur keine Nebenabsichten im Hinblick auf andere Verkehrsunternehmungen mit niedrigeren Besoldungsansätzen durchblicken ließen. Namentlich wollten die Gewerkschaftsorganisationen der im sogenannten eidgenössischen Beamtengesetz, vom 30. Juni 1927, enthaltenen Besoldungsskala[1] keine Vorbildlichkeit zubilligen, und zwar speziell mit Bezug auf die Ansätze für die untergeordneten Funktionäre nicht. Sie argumentierten außerdem: Wenn die Bundesbehörden und nach ihnen die Privatwirtschaft den Volksentscheid vom 28. Mai 1933 schon nicht respektieren wollten, so sei es immerhin am Platz, ihn im Sinne der absoluten Schonung der

[1] Vgl. Art. 37, Abs. 1, des Bundesgesetzes über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten, vom 30. Juni 1927.

unteren Personalkategorien auszulegen — eine Auffassung, welche offenbar bei zahlreichen Bahnverwaltungen Anklang gefunden hat, denn sie kommt in der Gewährung eines garantierten Diensteinkommens, bzw. eines abzugsfreien Betrages zum Ausdruck. Die — wenigstens ursprünglich beabsichtigte — zeitliche Beschränkung der Gehalts- und Lohnreduktion hat übrigens bei gewissen öffentlichrechtlichen Körperschaften, so in den Städten Zürich (Städtische Straßenbahn Zürich) und St. Gallen (Städtische Trambahn St. Gallen), sowie auch beim Bund (Schweizerische Bundesbahnen), ihren Niederschlag sogar in der Betitelung der fraglichen Beschlüsse, z. B. durch Einfügen der Bezeichnung „Krisenopfer" oder „außerordentliche und vorübergehende Maßnahmen", gefunden. Von den Gewerkschaften, bzw. vom Personal ist ferner gelegentlich gegen eine Einkommenskürzung ins Feld geführt worden, die Anleihenszinssätze seien zu hoch, es hätten sonstwie unangebrachte Finanzaktionen stattgefunden, es bestünden im Verwaltungsapparat noch unausgenützte Einsparmöglichkeiten, es sei im Hinblick auf die früheren Besoldungseinbußen oder andersgearteten Opfer der Bahnbediensteten von einer weiteren Herabsetzung der Gehälter und Löhne abzusehen, das hängige Sanierungsverfahren vermöge durch eine gleichzeitige Einkommensreduktion nicht oder nur unerheblich beeinflußt zu werden, mit der Inkraftsetzung der geplanten Sparmaßnahmen auf den Personalkosten solle wenigstens bis nach der eidgenössischen Volksabstimmung vom 28. Mai 1933 zugewartet werden, usw. Nach der Devalvation des Schweizerfrankens suchten die Eisenbahnergewerkschaften — unter Hinweis auf die über kurz oder lang doch unvermeidlichen Preiserhöhungen — auf alle Fälle zu verhindern, daß die Besoldungen reduziert, bzw. noch einmal herabgesetzt würden, wenn nicht gar die Milderung, bzw. die gänzliche Aufhebung der bereits durchgeführten Einkommenskürzungen zu erreichen — bekanntlich bloß teilweise mit Erfolg. Es wurde überdies betont, gewisse Preissteigerungen, so beispielsweise bei den Fleischwaren, hätten sich auch ohne die Aenderung des schweizerischen Münzfußes eingestellt. Die Frankendevalvation lasse einen Aufschwung der Wirtschaftskonjunktur, somit eine Zunahme des Verkehrs und der Betriebseinnahmen erwarten; die Mehrbelastung der Betriebsrechnung infolge der Milderung oder Aufhebung der Besoldungsreduktion sei deshalb für die Bahnverwaltungen wohl tragbar.

Im Hinblick auf die anläßlich der im Jahre 1931 zwischen dem Personal und den Verwaltungen der Bodensee-Toggenburg-Bahn, bzw. der Mittelthurgau-Bahn geführten Verhandlungen über die Stabilisierung der Einkommensbezüge in einem neuen Besol-

dungsreglement von beiden Verhandlungspartnern vorgebrachten Argumente und Gegenargumente können einfacherweise die Darlegungen auf Seite 192 ff. der vorliegenden Arbeit in Erinnerung gerufen werden.

Zu Einladungen seitens der Bahnfunktionäre, bzw. deren Gewerkschaftsorganisationen an die betreffenden Kantonsregierungen, anläßlich eines in Besoldungsfragen bestehenden und sich zuspitzenden Konflikts zwischen Personal und Verwaltung vermittelnd einzugreifen, bzw. die Wünsche der Bediensteten zu unterstützen, ist es seit 1930 in der Hauptsache nur bei der Bodensee-Toggenburg-Bahn im Jahre 1933, sowie bei der Emmental-Bahn und den von ihr mitbetriebenen Linien drei Jahre später gekommen; daß die Antwort der Exekutivbehörden ablehnend ausfiel, kann nicht verwundern, denn im wesentlichen handelte es sich um die Regierungsbehörden von zwei typischen Eisenbahnkantonen — St. Gallen und Bern —, die ohnehin finanziell nicht auf Rosen gebettet lagen und darum die Wahl der Sparmaßnahmen, sowie die Art ihrer Durchführung nur zu gerne den Verwaltungen der ihr Gebiet berührenden Eisenbahn-Transportanstalten selbst überließen. Im Falle der Elektrischen Bahn St. Gallen—Gais—Appenzell kam es im November 1936 zur Anrufung des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements durch die Bediensteten der SGA, bzw. das Gewerkschaftsamt des SEV, weil jene Bundesbehörde gemäß Art. 1, lit. c, des Bundesratsbeschlusses über außerordentliche Maßnahmen betreffend die Kosten der Lebenshaltung vom 27. September 1936 ermächtigt sei, schiedsgerichtlich und endgültig über kollektive Lohnstreitigkeiten, welche über die Grenzen eines Kantons hinausreichen und durch keine Verständigung zwischen den Parteien beigelegt werden, zu entscheiden. Das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement trat zwar auf die Angelegenheit ein; deren Erledigung erfolgte aber vor der Schiedsinstanz des kantonalen Einigungsamtes Appenzell A. Rh., welches einen Vermittlungsvorschlag machte. Nachdem dieser von den Bediensteten der SGA abgelehnt worden war, fanden wieder direkte Verhandlungen zwischen dem Personal und der Verwaltung statt, und zwar mit dem Resultat, daß die bereits bestehende Besoldungsreduktion — trotz der kurz zuvor abgeschlossenen Sanierung des Unternehmens, sowie trotz der Frankendevalvation — im Prinzip auf das doppelte Ausmaß verschärft wurde. Bei der Rheintalischen Straßenbahn und der Altstätten-Gais-Bahn kam es anfangs Juni 1932 — nach erfolglosen Verhandlungen vor dem kantonalen Einigungsamt St. Gallen — zu einer viertägigen Arbeitseinstellung durch die Bediensteten; dieser Streik führte dann zu einer Ausgleichslösung der damals um-

strittenen Frage einer Gehalts- und Lohnreduktion, welche ihren Niederschlag in einer am 4. Juni 1932 zwischen der Verwaltung und dem Personal der RhSt/AG abgeschlossenen Vereinbarung fand. Die Einigungskommission der Rhätischen Bahn ist gegen Ende 1936 ebenfalls zur Schlichtung einer allerdings nur deren Werkstättearbeiter angehenden Besoldungsangelegenheit zusammengetreten.

Die höchste Aufsichtsbehörde des Bundes in Eisenbahnbau- und -betriebsfragen, das Eidgenössische Eisenbahndepartement, bzw. das Eidgenössische Amt für Verkehr, hat auch nach dem Jahre 1930 keine Gelegenheit mehr erhalten, sich zu irgendeiner der vielen, Verwaltungsorgane und Funktionäre der schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten gleichermaßen beschäftigenden Gehalts- und Lohnangelegenheiten — es sei denn zu den die Schweizerischen Bundesbahnen berührenden — zu äußern.

VIERTER TEIL

VI. Abschnitt

Die Schlußfolgerungen

A. Allgemeine Bemerkungen zum Besoldungswesen der schweizerischen Bahnunternehmungen im Zeitraum 1913—1937.

Für die abschließende Beurteilung der Besoldungsentwicklung bei den schweizerischen — privaten und staatlichen, bzw. kommunalen — Eisenbahn-Transportanstalten während der Periode 1913—1937 bieten die in den Abschnitten I—V der vorliegenden Arbeit durchgeführten Teiluntersuchungen in ihren Ergebnissen zusammen eine Grundlage, welche zunächst die folgenden allgemein wesentlichen Feststellungen erlaubt:

Das Besoldungswesen der schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten hat sich unter dem Einfluß einer sehr liberalen, den Bahnverwaltungen auf dem Gebiet der Finanz- und somit auch auf demjenigen der Besoldungspolitik faktisch fast vollständige Handlungsfreiheit belassenden eidgenössischen Eisenbahnlegislatur entwickelt; seine Ausgestaltung ist zudem durch die dienstliche Inanspruchnahme des Personals, bzw. den besonderen Charakter der Bahnunternehmungen (Betriebsverhältnisse!), die Höhe der Lebenshaltungskosten, sowie namentlich durch die ökonomische Lage der Verkehrsanstalten mitbestimmt worden. Die finanzielle Leistungskraft der Bahnen, welcher sich die anderen Faktoren hinsichtlich ihrer Wichtigkeit effektiv überall unterzuordnen hatten, wird selbstverständlich durch die allgemeine Wirtschaftslage des Landes stets sehr wesentlich beeinflußt; seitdem die Eisenbahn-Transportanstalten, d. h. vor allem die Voll- und die Ueberlandbahnen, nach dem Weltkrieg das ihnen bis dahin faktisch zugefallene Verkehrsmonopol infolge der zunehmenden Automobilkonkurrenz verloren haben, ist natürlich in dieser Tatsache ein

weiteres, die Finanzlage und somit den kommerziellen Wert vieler Bahnen dauernd drückendes Moment zu erblicken. Doch scheint die Konjunkturempfindlichkeit der Verkehrsunternehmungen, in erster Linie diejenige der Gebirgsbahnen, nicht allein davon, sondern bis zu einem gewissen Grad auch von der Art der Bau- und Betriebsfinanzierung abzuhängen, worüber das Eidgenössische Eisenbahndepartement, bzw. das Eidgenössische Amt für Verkehr als eigentlich zuständige Aufsichtsbehörde des Bundes indes den Bahnverwaltungen mangels gesetzlicher Vorschriften nie irgendwelche Direktiven erteilen durfte. Diese Handlungsfreiheit der Eisenbahnverwaltungsorgane mag unter relativ normalen wirtschaftlichen Voraussetzungen, wie sie vor dem Weltkrieg noch bestanden haben, angängig gewesen sein. Sie hat jedoch neben anderen, verschiedentlich aufgetretenen Erscheinungen einer zu sorglosen Finanzpolitik mancher Bahnverwaltungen etwas dazu beigetragen, daß der Kriegsausbruch im Jahre 1914 den bei weitem größeren Teil der in einem an und für sich zu schönen Erfolgsaussichten berechtigenden ökonomischen Aufstieg begriffenen Eisenbahn-Transportanstalten für die damals plötzlich bevorstehende ungewisse Zukunft meist viel zu wenig vorbereitet überraschte. Die durch die Auswirkungen des Weltkrieges schon in Mitleidenschaft gezogenen Bahnen vermochten dann verständlicherweise die beiden Nachkriegskrisen um so weniger unbeschadet zu überstehen, je stärker sich die vorausgegangene finanzielle Schwächung — sofern diese nicht durch eine unmittelbar nachkriegszeitliche Sanierung bereits beseitigt worden war — fühlbar gemacht hatte.

Unter derartigen, in mehr oder minder ausgeprägter Form beinahe überall auftretenden Umständen liegt eine nicht allein zeitlich und räumlich, sondern überdies je nach dem speziellen Kriterium der Untersuchung — d. h. je nachdem, ob die Lebenshaltungskosten, die gewogene Arbeitsleistung des Bahnpersonals oder die finanzielle Leistungskraft der Verkehrsanstalten als Maßstab dienen — recht differenzierte Entwicklung der Diensteinkommensbezüge der Eisenbahnerschaft auf der Hand.

Die Uneinheitlichkeit im Besoldungswesen der schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten erstreckt sich indes während des ganzen Untersuchungszeitraums nicht nur auf die einander von Unternehmen zu Unternehmen hinsichtlich der Personalkategorien entsprechenden Gehalts- und Lohnansätze selbst, sondern, desgleichen durch die Verschiedenheit der Betriebsverhältnisse sehr weitgehend gerechtfertigt, auch auf den Inhalt der Besoldungsreglemente — wo und wann solche bestanden haben

— überhaupt. Allerdings ist in dieser Beziehung während der Untersuchungsperiode, und zwar namentlich seit dem Weltkrieg, eine gewisse Vereinheitlichung zu konstatieren; es sei bloß an die Zahl der Dienstaltersstufen und an diejenige der schemagemäß bis zur Erreichung der Besoldungs-Höchstansätze verstreichenden Jahre erinnert. Anderseits gibt es immer noch Gehalts- und Lohnordnungen welche aus bestimmten Gründen als fehl am Platz erscheinende Bestimmungen enthalten. So gehört in allererster Linie — wenn die Verwaltungsbehörden der Transportanstalten eine derartige Vorschrift nicht missen zu können glauben — das *Streikverbot*, wie es sich beispielsweise im Besoldungsreglement der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell vom 1. Januar 1932 vorfindet, auf keinen Fall in die allgemeinen Bestimmungen einer Gehalts-, bzw. Lohnordnung, vielmehr in die entsprechenden, zwischen den Bahnverwaltungen und den Funktionären — rechtlich meist individuell — getroffenen dienstvertraglichen Vereinbarungen hinein, weil durch eine Arbeitseinstellung nicht nur die Besoldungsbedingungen, sondern der Weiterbestand des Anstellungsverhältnisses überhaupt zweifelhaft wird; der Umstand, daß dem Bahnpersonal allerdings in der Regel Streitigkeiten über die Neufestsetzung der Einkommensbezüge den unmittelbaren Anlaß zum Streik bieten, vermag daran nichts zu ändern. Formell vorbildlich — wenn auch naturgemäß auf dem Boden des öffentlichen Rechts — ist die Frage der Arbeitsniederlegung für die Bediensteten des Bundes, somit einschließlich derjenigen der Schweizerischen Bundesbahnen, im Beamtengesetz vom 30. Juni 1927[1] geordnet, indem das betreffende Verbot im Abschnitt über die Pflichten der Beamten, die Besoldungsvorschriften aber in demjenigen über die Rechte der Beamten untergebracht sind. Zweitens sollten Bestimmungen über die *Dauer der Ferien*, bzw. der *durchschnittlichen Arbeitszeit pro Tag* — wie sie in den Gehalts- und Lohnreglementen der Appenzeller-Bahn und der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell vom 1. Januar 1932, bzw. in der Besoldungsordnung der Arth-Rigi-Bahn vom 1. Januar 1930 vorkommen — aus folgenden prinzipiellen Erwägungen überhaupt für die Aufnahme in irgendeinen integrierenden Bestandteil der Dienstverträge außer Betracht fallen. Die fragliche Materie ist nämlich schon längst in eidgenössischem Rahmen geregelt, sowie die zurzeit maßgebende Ordnung im Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Ver-

[1] Vgl. im ersten Teil des Bundesgesetzes über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten, vom 30. Juni 1927, den III. Abschnitt, Art. 23, bzw. den V. Abschnitt.

kehrsanstalten vom 6. März 1920, bzw. in der zugehörigen Vollziehungsverordnung I vom 12. August 1921 erschöpfend festgelegt. Sie bedarf darum keiner ausdrücklichen zusätzlichen Bestätigung mehr, selbst wenn es sich — wie in den drei zitierten Fällen — um diejenige von gestützt auf Art. 16 des eben erwähnten Arbeitszeitgesetzes den Bahnen zugestandenen Erleichterungen handelt, denn diesen fehlt prinzipiell der Charakter dauernder Ausnahmen von der Norm, da die zu deren Gewährung führenden Voraussetzungen nicht unbedingt bestehen zu bleiben brauchen, sondern durch für die Transportanstalten günstigere Betriebsbedingungen abgelöst werden können.

Größere Wichtigkeit als diesen kritischen Bemerkungen, welche lediglich andeutungsweise im Hinblick auf eine künftige reinliche Auslese der in ihrer Gesamtheit den formalen Inhalt der Besoldungsreglemente ausmachenden Vorschriften als angebracht erscheinen, kommt gewissen anderen, in den Gehalts- und Lohnordnungen oft, bzw. meist schon anzutreffenden, im Interesse des zwischen den Bahnverwaltungen und den Bahnfunktionären nicht nur aufrechtzuerhaltenden, sondern auch zu fördernden Arbeitsfriedens aber revisionsbedürftigen Bestimmungen zu.

So sollte mit Rücksicht auf die bisherige Entwicklung der Einkommensbezüge des Bahnpersonals eine Lockerung des prinzipiellen Verbots der *Ausübung eines Nebenberufs* durch die Bahnbediensteten inskünftig überall dort stattfinden und — solange die Voraussetzungen dafür bestehen — reglementarisch verankert werden, wo die Gehälter und Löhne des Bahnpersonals — sei es an sich oder infolge einer zu rigorosen Besoldungsreduktion — zumindest am Schluß der Untersuchungsperiode im Hinblick auf das soziale Existenzminimum unzureichend gewesen sind; unumgängliche Bedingung muß jedoch nach wie vor bleiben, daß die weitere hauptberufliche Tätigkeit in keiner Weise beeinträchtigt wird. — Beiläufig mag an den Entwurf des Bundesrates vom 24. November 1936 zu einem neuen Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen als an eine inverse Gesetzesvorlage erinnert sein, in welche der Bundesrat — mit der Begründung, die Vorschriften über das Besoldungswesen beim Bund, im eidgenössischen Beamtengesetz vom 30. Juni 1927, seien, weil im Hinblick auf den Konjunkturverlauf und die Finanzlage der SBB viel zu wenig elastisch und anpassungsfähig, gegenüber den Bundesbahn-Bediensteten nicht mehr anwendbar[1] —

[1] Vgl. dazu in der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen, vom 24. November 1936, in erster Linie die Erläuterungen auf Seite 62 ff.

umgekehrt als Ersatz der gegenwärtig maßgebenden einschlägigen Bestimmungen im V. Abschnitt des ersten Teils und im zweiten Teil des Beamtengesetzes für die Funktionäre der SBB ungünstigere, nämlich die sogenannten Personalartikel 14—17, aufgenommen wissen möchte. Abgesehen vom Einwand der Schaffung von zwei großen, rechtlich grundverschieden gestellten Bundespersonal-Kategorien läßt sich indes gegen dieses bundesrätliche Vorhaben sachlich anführen, auf Grund der im Beamtengesetz vorgesehenen Doppel-Besoldungsskala (Art. 37, Abs. 1 und 3), sowie der Vorschriften über die Ortszulagen (Art. 37, Abs. 4 ff.), die Auslandszulagen, die Kinderzulagen (Art. 43) und das Dienstverhältnis der nicht als Beamte der Dienstgewalt des Bundes unterstellten Personen (Art. 62), zu welchen Bestimmungen im Notfall — vgl. die aus den Jahren 1933, 1936, bzw. 1937 stammenden, die Reduktion der Gehälter und Löhne betreffenden Erlasse der Bundesversammlung — noch ergänzende, eventuell dringliche Bundesbeschlüsse hinzutreten können, sei die notwendige Anpassung der Diensteinkommensbezüge der Bundesbahner an die veränderten Verhältnisse bis dahin durchaus möglich gewesen, sodaß der bundesrätliche Plan in Wirklichkeit keine Berechtigung besitze. Zur Zeit ist das Schicksal des fraglichen, im wesentlichen als Sanierungsvorlage gedachten Gesetzesentwurfs noch ungewiß. Der Nationalrat hat zwar in der Märzsession 1938 das neue Bundesbahngesetz als Ganzes mit 95 gegen 19 Stimmen angenommen, aber nicht ohne zuvor, d. h. bereits in der außerordentlichen Februarsession 1938, die stark umstrittenen vier Personalartikel mit 112 gegen 53 Stimmen gestrichen zu haben. Diese Gesetzesvorlage dürfte nun in absehbarer Zeit den Ständerat beschäftigen und wird eventuell anschließend die eidgenössische Volksabstimmung passieren müssen.

Eine latente Gefahr für den Arbeitsfrieden besteht darin, daß in manchen — auch noch in erst nach dem Jahre 1930 erlassenen — Gehalts- und Lohnordnungen einerseits, z. T. ausdrücklich, erklärt wird, die Besoldungsordnung als Ganzes sei ein (wesentlicher) Bestandteil der (individuellen) Dienstverträge, anderseits aber zugleich die sogenannte *Abänderungsklausel* vorkommt, wonach die fraglichen Bahnverwaltungen das Recht beanspruchen, den Inhalt der geltenden Gehalts- oder Lohnordnung jederzeit von sich aus einer — sowohl formalen wie inhaltlichen — Revision zu unterziehen. Während nämlich die ersterwähnte Bestimmung den Schluß erlaubt, das revidierte Besoldungsregime vermöge nicht vor der ordnungsgemäß erfolgten Kündigung der bestehenden Dienstverträge und dem Ablauf der vereinbarten, bzw.

gesetzlichen Kündigungsfrist, keinesfalls aber in einem früheren Zeitpunkt eingeführt zu werden, hebt die — wörtlich ausgelegte — Abänderungsklausel die so oder so festgelegte Erklärung, das Gehalts-, bzw. Lohnreglement sei ein wesentlicher Bestandteil des Anstellungsvertrages, inhaltlich auf und nimmt somit die Besoldungsvorschriften wieder aus dem dienstvertraglichen Rahmen heraus. Kein Wunder also, wenn solche, einander widersprechende Bestimmungen nur zu leicht zwischen den Bahnverwaltungen und dem Bahnpersonal Zwistigkeiten verursachen, wie z. B. Ende Januar 1936 bei der Emmental-Bahn und den mitbetriebenen Linien, deren Verwaltungsorgane ihren damaligen Beschluß über eine Einkommenskürzung sogar rückwirkend in Kraft gesetzt haben. Zwar besteht die Möglichkeit einer loyalen Interpretation der Abänderungsklausel in dem Sinne, daß diese lediglich unter strikter Einhaltung der vertraglichen, bzw. gesetzlichen Kündigungsfrist angewendet wird. Mit Rücksicht auf die notwendige Förderung des Arbeitsfriedens dürfte es indes das beste sein, die betreffenden Bestimmungen klar und unzweideutig zu formulieren oder sogar — in einem Gesamtarbeitsvertrag wäre das selbstverständlich — auf sie ganz zu verzichten. Das Recht auf den jederzeitigen Rücktritt aus wichtigen Gründen[1] bleibt ohnehin gewahrt.

Die im dritten Teil (IV. Abschnitt, B) der vorliegenden Arbeit niedergelegten Untersuchungsergebnisse zeigen u. a. mit aller Deutlichkeit, daß die Hauptgrundlagen für die Besoldung des Bahnpersonals — die Gehalts-, bzw. Lohnskalen — zum mindesten während der Untersuchungsperiode 1913—1937 in keinem einzigen Fall störungs- bzw. eingriffsfrei haben angewendet werden können. Während der schemagemäße Durchlauf eines Bahnfunktionärs vom Mindest- zum Höchstansatz einer Besoldungsstufe gewöhnlich nicht vor zehn Dienstjahren abgeschlossen zu werden pflegte, lassen sich anderseits in der Periode 1913—1937 folgende, die Höhe der auf Grund der bestehenden Gehalts- und Lohnordnungen auszurichtenden Einkommensbezüge des Bahnpersonals korrigierende Verwaltungsmaßnahmen unterscheiden: Die frühkriegszeitlichen Besoldungsreduktionen, die Beschlüsse über die Verabfolgung von Kriegsteuerungszulagen, die unmittelbar nachkriegszeitliche Inkraftsetzung neuer Gehalts- und Lohnreglemente, die durch die erste Nachkriegskrise verursachten Einkommenskürzungen, die spätnachkriegszeitlichen Stabilisierungs-, bzw. restitutiven Erlasse, sowie die Reduktionsbeschlüsse infolge der zweiten Nachkriegskrise. Auch wenn berücksichtigt wird, daß nicht bei

[1] Vgl. den Art. 352 des Obligationenrechts vom 30. März 1911/18. Dezember 1936.

sämtlichen Verkehrsanstalten alle diese Verwaltungsmaßnahmen anzutreffen sind und die Besoldungsordnungen oft — namentlich nach dem Weltkrieg — wenigstens ihre formelle Gültigkeit behalten haben, dürfte immerhin im großen und ganzen die Tatsache einer durchschnittlich alle vier Jahre eingetretenen faktischen Aenderung der Richtlinien für die Entschädigung der Dienstleistungen des Bahnpersonals bestehen. Gestützt auf diese Feststellung erhebt sich nun die Frage nach der *Zweckmäßigkeit der Gehalts- und Lohnskalen* in ihrer bisherigen Form, d. h. danach, ob sie den gestellten Anforderungen zu entsprechen imstande oder ob sie möglicherweise inskünftig nicht besser durch sogenannte *gleitende Skalen* zu ersetzen seien. Die zweifache Aufgabe aller Besoldungsskalen — also auch der gleitenden — und der zugehörigen allgemeinen Bestimmung ist immer die, einerseits jeden einzelnen ständigen Bahnfunktionär wissen zu lassen, mit welchem Diensteinkommen er — wenigstens unter normalen persönlichen Voraussetzungen — in einem beliebigen künftigen Zeitpunkt bestimmt rechnen kann, und anderseits für die Eisenbahnverwaltungen eine Basis zu sein, auf welcher sie die in einer Reihe kommender Jahre zu erwartenden Personalausgaben zumindest mit annähernder Sicherheit im voraus zu ermitteln vermögen. Selbst wenn der Konjunkturverlauf, bzw. die finanzielle Lage der Verkehrsanstalten gewisse Berichtigungen der reglementarischen Diensteinkommensbezüge des Bahnpersonals erfordern, bilden darum die bisherigen Gehalts- und Lohnskalen — falls sie allerdings nicht überhaupt außer Kraft gesetzt werden — für beide Teile gleichwohl noch einen relativ festen Anhaltspunkt. Anders die gleitenden Skalen! In ihnen richtet sich die Höhe der Besoldungsansätze fortlaufend in erster Linie nach dem Stand der Lebenshaltungskosten und damit indirekt außerdem nach dem Verlauf der Wirtschaftskonjunktur. Da jedoch niemand die Entwicklungstendenz dieser beiden wichtigen Faktoren für einen größeren Zeitraum, d. h. für wenigstens zehn Jahre, zuverlässig vorauszusagen vermag und die Erfahrung überdies lehrt, daß starke und ziemlich rasch erfolgende Aenderungen möglich sind, würde die Einführung gleitender Besoldungsskalen in das zwischen den Bahnverwaltungen und dem Bahnpersonal immerhin überall bestehende, relativ beständige Verhältnis gegenseitigen Vertrauens ein sehr wesentliches Moment dauernder, großer Unsicherheit hineintragen, sowie eine nicht leicht zu erzielende prinzipielle Einigung darüber voraussetzen, wie stark die Lebenshaltungskosten jeweilen steigen oder sinken müssen, um eine entsprechende Aenderung der Diensteinkommensbezüge auszulösen. Das dürften die hauptsächlichsten Beweggründe dafür sein, warum die Ein-

führung gleitender Gehalts- und Lohnskalen bei den schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten niemals ernsthaft diskutiert wurde; anläßlich der Beratungen über das eidgenössische Beamtengesetz vom 30. Juni 1927 in der Bundesversammlung[1] ist sie seinerzeit zwar vorgeschlagen, jedoch in der definitiven Fassung des Gesetzestexts zugunsten des gegenwärtig maßgebenden kombinierten Besoldungssystems fallen gelassen worden. Der festen Gehalts-, bzw. Lohnskala gebührt also auch in Zukunft der Vorzug, allerdings, nebenbei bemerkt, prinzipiell in der bisher selteneren, nach Besoldungsstufen orientierten und darum — im Vergleich mit den sich auf die Dienstzweige und Personalkategorien beziehenden Schemata — übersichtlicheren Form.

Gegen die aus Rücksicht auf die Soziallohntheorie entweder als Haushalts-, Familien-, bzw. Kinderzulage oder als partiell, bzw. gänzlich erlassene Abzüge vom Diensteinkommen erfolgten *Sozialzuschüsse* — streng genommen gehören demnach z. T. auch die Modifikationen an den seit 1932 beschlossenen nominellen Kürzungsansätzen dazu — spricht entschieden der Umstand, daß sie leicht zu unbezweifelbaren Unbilligkeiten führen können. So berechtigt es an sich scheinen mag, den verheirateten Bediensteten mit zunehmender Größe des Haushalts namentlich in Teuerungsperioden die Erfüllung der Familienpflichten durch besondere Gehalts-, bzw. Lohnzulagen zu erleichtern, empfindet das Personal solche Maßnahmen gleichwohl häufig als stoßend, wenn die Diensteinkommensbezüge von Bahnfunktionären mit stark differierender beruflicher Verantwortlichkeit einander lediglich deshalb unverhältnismäßig nahe- oder sogar gleichkommen, weil der Untergebene möglicherweise für eine große, noch minderjährige Nachkommenschaft zu sorgen hat, während der Vorgesetzte vielleicht kinderlos verheiratet ist, bzw. seine Kinder schon erwachsen sind. Im Hinblick auf derartige Ueberlegungen, sowie aus hieran anknüpfenden Erwägungen sollten die Sozialzuschläge inskünftig entweder nur noch in der Form von Kinderzulagen verabfolgt werden dürfen, und neben eine gewisse, nach Altersjahren der Kinder zu bemessende unbedingte Bezugsberechtigungsgrenze hätte als ein zusätzliches Kriterium für die Zuerkennung solcher Subsidien das Fehlen eines bestimmten eigenen Mindesteinkommens der im Haushalt eines Bediensteten lebenden minderjährigen Kinder zu treten, oder es wäre dafür zu sorgen, daß die einem anspruchsberechtigten Funktionär auszurichtenden Sozialzuschüsse einen bestimmten, auch zum niedrigsten Höchst-Grundbesoldungs-

[1] Vgl. das amtliche stenographische Bulletin der schweizerischen Bundesversammlung über die einschlägigen Verhandlungen im National- und im Ständerat.

ansatz noch in einem nicht zu vorteilhaften Verhältnis stehenden Maximalbetrag auf keinen Fall übersteigen.

Haben die bisherigen allgemein-kritischen Bemerkungen zum Besoldungswesen der schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten grundsätzlich — allerdings bereits mit Ausnahme derjenigen über die eventuellen Wirkungen der Abänderungsklausel — sowohl das im privat- wie auch auf das im öffentlichrechtlichen Dienstverhältnis stehende Personal Bezug genommen, so ist das bei der Lösung der Alternativfrage „Persönlicher Dienstvertrag oder Gesamtarbeitsvertrag?" naturgemäß nicht mehr möglich, da nur jene Bediensteten den Eisenbahnverwaltungsbehörden rechtlich gleichgestellt sind und somit als Vertragspartner auftreten können, diese indes der öffentlichen Befehls- und Zwangsgewalt des Staates, bzw. der (Stadt-)Gemeinden unterstehen und sich darum in einem Verhältnis der rechtlichen Ueber- und Unterordnung befinden.

Obwohl das Schweizerische Obligationenrecht den Abschluß von Gesamtarbeitsverträgen zwischen — privaten — Arbeitgebern oder Arbeitgebervereinigungen und Arbeitnehmern oder Arbeitnehmerorganisationen, d. h. Gewerkschaften ausdrücklich gestattet[1], ist ein derartiges Vertragsverhältnis bei den schweizerischen Privatbahn-Unternehmungen bisher einzig im Fall der Genfer Straßenbahnen (Compagnie Genevoise des Tramways Electriques), hier aber relativ frühzeitig — wenigstens hat schon im Jahre 1912 ein förmlicher Kollektivvertrag bestanden[2] — anzutreffen; bis zur Gegenwart haben vielmehr — meist schriftliche — Individualkontrakte die Regel gebildet. Die Gründe dafür liegen in der vorwiegend mehr oder minder zurückhaltenden Einstellung der Bahnverwaltungen gegenüber den Gewerkschaftsorganisationen der Eisenbahner, bzw. in dem trotz der angenommenen privatwirtschaftlichen Unternehmungsform faktisch doch halbstaatlichen Charakter der Mehrheit der Transportanstalten; sie sollten indes auf die Dauer keine unüberwindlichen Hindernisse sein dürfen, wenn es um die Festigung des Arbeitsfriedens geht. An der Bereitwilligkeit des Personals zum Eingehen von Kollektivkontrakten fehlt es jedenfalls nicht[3]. Der Gesamtarbeitsvertrag erweist sich als das allein taugliche Instrument zur Herstellung eines in jeder Hinsicht vorbildlichen Rechtsverhältnisses zwischen den Bahnverwaltungen und den Bahnfunktionären, indem er beiden Part-

[1] Vgl. den Art. 322 des Obligationenrechts vom 30. März 1911/18. Dezember 1936.

[2] Vgl. A. Büchi: Die Genfer Straßenbahnen. Elgg 1924. Seite 57 f.

[3] Vgl. das Jahrbuch 1930 des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes. Seite 131.

nern dieselben Rechte zugesteht. Wird indes — wie bisher gewöhnlich — ein System persönlicher Dienstverträge angewendet, so erscheint zwar der einzelne Bedienstete mit seiner Verwaltung als rechtlich gleichgestellt, jedoch nicht die Gesamtheit der Funktionäre, sobald sich diese zu gemeinsamen Aktionen zusammentun, um ihren Wünschen derart größere Nachachtung zu verschaffen. Selbst wenn die Bahnverwaltungsorgane — was immerhin die Regel bildet — zu den Vertrauensleuten der Bahnbediensteten an den Verhandlungstisch sitzen, bleibt deren Mitarbeit, z. B. am Zustandekommen eines Besoldungsreglements, trotzdem ohne irgendwelche rechtliche Wirkung für das Personal als Ganzes — es sei denn, das positive Resultat der Besprechungen werde in den Rahmen einer von den Vertretern der beiden Verhandlungspartner in deren Namen unterzeichneten Vereinbarung — eben eines Gesamtarbeitsvertrages — eingespannt. Der allgemein gleichlautende Inhalt von mit den Funktionären eines Transportunternehmens einzeln abgeschlossenen Dienstverträgen sagt demnach für sich allein noch gar nichts darüber aus, ob die Individualkontrakte auf einem Kollektivvertrag basieren oder nicht.

Gestützt auf diese Erwägungen lautet also die Antwort auf die eingangs gestellte Frage prinzipiell entschieden zugunsten des Gesamtarbeitsvertrages. Die für einen solchen vom Obligationenrecht vorgeschriebene sechsmonatige Kündigungsfrist[1] mag allerdings im Hinblick auf eine möglicherweise rasch notwendig werdende Aenderung des Vertragsinhalts als zu lang erscheinen; praktisch dürfte aber deshalb kaum etwas anders werden, denn ein Rückblick auf die Vergangenheit zeigt, daß einer Neuordnung des Besoldungswesens — nur sie kommt ja hauptsächlich in Betracht — jeweils ohnehin sehr oft ziemlich langwierige Verhandlungen zwischen den Verwaltungen und dem Personal der Verkehrsanstalten vorauszugehen pflegten.

Daß — wenigstens in absehbarer Zukunft — bei den Privatbahnen ein Kollektivvertrag nach dem Muster der im Jahre 1937 in der Maschinen- und bald nachher in der Schokolade-Industrie zustande gekommenen Gesamtregelung der Arbeitskonditionen auf gesamtschweizerischer Basis Tatsache werden könnte, ist recht zweifelhaft. Von den voraussichtlichen Vertragspartnern — dem Arbeitgeberverband Schweizerischer Transportanstalten einer-, sowie dem Schweizerischen Eisenbahner-Verband und der Gewerkschaft des christlichen Verkehrspersonals der Schweiz zusammen anderseits — besitzt nämlich vor allem die Arbeitgeberorganisation noch immer keine umfassende Bedeutung. Wenn im Rahmen

[1] Vgl. den Art. 322, Abs. 3, des Schweiz. Obligationenrechts vom 30. März 1911/18. Dezember 1936.

eines solchen Kollektivvertrages auch die Verschiedenheit der örtlichen, bzw. regionalen Lebens- und betrieblichen Arbeitsbedingungen berücksichtigt werden muß, so spricht das keineswegs gegen die Möglichkeit des Kontrakts an sich; die jüngsten wichtigen Ereignisse sozialpolitischer Natur in der Maschinen- und der Schokolade-Industrie beweisen vielmehr das Gegenteil.

Allerdings müßte unbedingt eine umfassende Gesetzgebung über die künftige Verkehrsteilung zwischen der Schiene und der Straße, sowie über die gründliche finanzielle Rekonstruktion der dauernd notleidend gewordenen, bzw. falsch finanzierten Unternehmungen vorangegangen sein, wenn ein Gesamtarbeitsvertrag bei den schweizerischen Privatbahnen auf einem relativ zuverlässigen Fundament ruhen soll.

B. Die Konsequenzen für die künftige Entwicklung des Besoldungswesens der Eisenbahn-Transportanstalten:

Die bundesgesetzliche Ordnung der Besoldungspolitik, ihre Möglichkeit und Notwendigkeit.

Es ist im vornherein klar, daß das Besoldungswesen der schweizerischen — privat und in Regie betriebenen — Bahnunternehmungen hinsichtlich der Gehalts- und Lohnansätze jedenfalls solange nicht dauernd, sondern nur auf relativ kurze Sicht geregelt zu werden vermag, als kein Wirtschaftssystem mit stets gleichbleibendem Beschäftigungsgrad, demnach mit unveränderlichem Preis- und Lohnniveau besteht. Infolgedessen werden von Zeit zu Zeit immer wieder Verhandlungen zwischen den Bahnverwaltungen und den Bahnbediensteten, bzw. deren Gewerkschaften stattfinden müssen. Es dürfte indes schon viel zu einer künftigen sachlich-ruhigen Lösung der gemeinsam zu beratenden Besoldungsfragen beigetragen sein, wenn der Bund — nach dem immerhin noch verbesserungsfähigen Vorbild der bereits von den (Stadt-)Gemeinden, den Kantonen und der Eidgenossenschaft erlassenen einschlägigen Legislatur öffentlich-rechtlichen Charakters, sowie im Sinne des an anderer Stelle (S. 200 f.) besprochenen Postulats Bratschi — entweder in einem besonderen Bundesgesetz über das Arbeitsverhältnis bei den nicht der Fabrikgesetzgebung unterstellten Betrieben[1] oder aber — vielleicht besser — im Rahmen, d. h. in einem speziellen Abschnitt des zukünftigen neuen Eisenbahn-

[1] Eine ähnliche eidgenössische Abstimmungsvorlage ist vom Schweizervolk im Jahre 1920 nur knapp verworfen worden.

gesetzes[1] auch die arbeitsrechtlichen Beziehungen zwischen den Verwaltungen und den Bediensteten der Privatbahnen regeln wollte. Das eidgenössische Staatsgrundgesetz legt dem nichts in den Weg, denn Artikel 26 der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 bestimmt kurz und bündig, die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen sei Bundessache, und die seit dem Jahre 1874 gestützt auf diesen Artikel ergangene Bundeslegislatur beweist übrigens, daß der Ausdruck „Betrieb" begrifflich stets recht weit — z. B. mag an die Arbeitszeitgesetzgebung erinnert sein — gefaßt zu werden pflegte. Zugunsten der vorgeschlagenen öffentlichrechtlichen Regelung der Besoldungspolitik bei den Bahnunternehmungen sprechen die ohnehin bestehende Tatsache der Unterstellung der privaten, kantonalen und kommunalen Bahnverwaltungen als Inhaber von — einseitig bedingten — Eisenbahnkonzessionen des Bundes unter das öffentliche Recht und die staatliche Gewalt der schweizerischen Eidgenossenschaft, vor allem jedoch die insbesondere in den letzten drei Jahrzehnten auf dem Gebiet des einen ausschlaggebenden wirtschaftlichen Faktor der Eisenbahn-Transportanstalten darstellenden Finanz- und speziell des Besoldungswesens gemachten Feststellungen und Erfahrungen.

Derartige gesetzliche Bestimmungen über das Arbeitsrecht dürften indes zu einem wesentlichen Teil nicht den Charakter von unbedingt zwingenden Rechtsregeln besitzen, da auf den innerhalb der Schranken des Gesetzes und der guten Sitte beliebig festsetzbaren Inhalt der durch solche öffentlich-rechtliche Vorschriften ja in erster Linie angetasteten, das privatrechtliche Anstellungsverhältnis ordnenden Dienstverträge[2] gebührend Rücksicht zu nehmen ist, und soweit das öffentliche Recht die Arbeitsbedingungen — Arbeitszeit, Sozialversicherung — der Eisenbahnerschaft schon anderweitig festgelegt hat, würden bezügliche Hinweise, bzw. Vorbehalte genügen. Eine Gesetzgebung über das Arbeitsverhältnis des Eisenbahnpersonals könnte sich vielmehr im wesentlichen darauf beschränken, die künftige Besoldungspolitik der Bahnverwaltungen und der Bahnfunktionäre oder diejenige ihrer Berufsorganisationen unter möglichst objektiver Würdigung der lokalen, bzw. regionalen Lebensbedingungen und Betriebsverhältnisse insoweit zu beeinflussen, als sie gewisse Normen

[1] Vgl. dazu in der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 24. November 1936 den bezüglichen Hinweis auf Seite 55.

[2] Vgl. den Art. 326 des Obligationenrechts vom 30. März 1911/18. Dezember 1936.

für die grundsätzliche Regelung des Besoldungswesens aufstellte, sowie für den Fall von zwischen den Verwaltungsorganen und dem Personal entstandenen Streitigkeiten über das Arbeitsverhältnis allgemein oder über Gehalts-, bzw. Lohnangelegenheiten im besonderen ein Schiedsverfahren festsetzte. Diese Richtlinien sollten erstens eine den bei den einzelnen Transportanstalten vorhandenen Betriebsverhältnissen entsprechend veränderliche *Mindestzahl von in die Besoldungsregulative aufzunehmenden Bestimmungen* namhaft machen, zweitens diejenigen ökonomischen und betrieblichen *Voraussetzungen* nennen, unter welchen neue, ergänzende Vorschriften einzuführen, bereits bestehende dagegen zu modifizieren oder aufzuheben sind, sowie drittens die *Schiedsinstanzen*, ihre Zusammensetzung und den Instanzengang bezeichnen; zu jedem einzelnen dieser drei Punkte ist der Reihe nach folgendes zu bemerken:

Zu Punkt 1: Zur Aufnahme in die Gehalts- und Lohnordnungen sollte das Gesetz lediglich solche *Normen* zulassen, welche direkt oder indirekt *ausschließlich auf das Besoldungswesen* Bezug nehmen, die übrigen hingegen in die allgemeinen Dienstvertragsbestimmungen, bzw. Dienstvorschriften verweisen. In den einfacheren Fällen genügt es, wenn neben das Kernstück jedes Gehalts-, bzw. Lohnreglements, die Besoldungsskala, Vorschriften über die Einreihung in die Gehalts- oder Lohnstufen, über die Fälligkeit der Besoldung, sowie über die Ausrichtung der periodischen Dienstalterszulagen bis zur Erreichung des Maximalansatzes der jeweiligen Gehalts- oder Lohnstufe treten; bei den größeren Bahnunternehmungen sollen je nach den Betriebsverhältnissen — um nur die wichtigsten Bestimmungen zu zitieren — auch der Geltungsbereich nach bestimmten Personalgruppen, die Verabfolgung des Gehalts, bzw. Lohnes während des Militärdienstes und im Krankheitsfall, der sogenannte Besoldungsnachgenuß im Todesfall eines Bediensteten umschrieben, sowie eventuelle weitere Entschädigungen (Nebenbezüge in bar, usw.) festgelegt werden. Die Angabe des genauen Datums der Inkraftsetzung der Besoldungsreglemente ist selbstverständlich. Handelt es sich nicht um die erste Gehalts- oder Lohnordnung, so dürften jedenfalls Uebergangsbestimmungen meist kaum ohne besonderen Grund desgleichen am Platz sein.

Viel wichtiger, aber auch bedeutend schwieriger dürfte es sein, objektive, allgemein anerkannte *Richtlinien für die Bemessung der Besoldungsansätze* in den Gehalts- oder Lohnskalen aufzustellen, denn eine „gerechte" Abstufung der Mindest- und Höchstbeträge hat nicht allein auf die verschiedenen Dienststellen, bzw. den Grad der Verantwortlichkeit der Bahnfunktionäre

und deren Dienstalter, sondern außerdem auf die gewogene durchschnittliche Arbeitsleistung des gesamten Personals, die örtlichen, bzw. regionalen Lebenshaltungskosten und die finanzielle Leistungskraft der einzelnen Eisenbahn-Transportanstalten Bedacht zu nehmen, wobei in jedem Gehalts- oder Lohnreglement der Mindestansatz der untersten Besoldungsstufe als Berechnungsbasis für die übrigen Ansätze der Gehalts-, bzw. Lohnskala dienen soll; im Hinblick auf die von Bahn zu Bahn differierenden Betriebsverhältnisse müßte logischerweise die Zahl der Besoldungsstufen selbst freigestellt bleiben. Solche Vorschriften würden indes am bisherigen Zustand faktisch kaum etwas ändern, wenn nicht inskünftig — was sehr zu beachten ist — die Ausgangsbasis für die Bemessung der Diensteinkommensbezüge der Bahnbediensteten auf möglichst objektiver Grundlage, anstatt nur auf einer mehr oder minder willkürlich angenommenen zu ermitteln wäre. Zu diesem Zweck hätte das Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit ein — am besten auf einen kinderlos verheirateten Funktionär zu beziehendes[1] — sogenanntes soziales Existenzminimum nach dem verbesserten Freudiger'schen Verfahren[2] im Landesmittel und für die verschiedenen Landesgegenden wissenschaftlich einwandfrei zu berechnen. Im übrigen käme es nach wie vor auf ein gewisses Fingerspitzengefühl sowohl der Bahnverwaltungen wie der Bahnbediensteten, bzw. ihrer Berufsorganisationen für die Höhe der in Berücksichtigung der bezeichneten fünf, bzw. sechs Bemessungsfaktoren vorzunehmenden Zuschläge zum bundesamtlich ermittelten sozialen Existenzminimum an. Schon der Umstand, daß unumgänglich alle namhaft gemachten Bemessungsfaktoren in Betracht zu ziehen sind, würde aber jedem Eisenbahner für ein den tatsächlichen Verhältnissen ziemlich genau entsprechendes Diensteinkommen garantieren.

Zu Punkt 2: Hier wäre in erster Linie festzustellen, was in den Betriebsverhältnissen oder im Finanzhaushalt einer Eisenbahn-Transportanstalt wesentlich anders geworden sein muß, damit *Zusatzbestimmungen* in die Gehalts- oder Lohnregulative neu Aufnahme finden, bzw. bestehende aus ihnen gestrichen werden können. Viel größere praktische Bedeutung besitzen indes die *Vorschriften darüber, nach welcher Richtung hin und* — soweit immer möglich, relativ ausgedrückt — *um wieviel jeder der fünf, bzw.*

[1] Zur Begründung sei auf die bezügliche Kritik in der vorliegenden Arbeit, Seite 265 f., hingewiesen.

[2] Vgl. die Besprechung der Freudiger'schen Schrift über das soziale Existenzminimum in ländlichen Bezirken und in der Stadt Bern durch Elsa F. Gasser in der „Zeitschrift für Schweizerische Statistik und Volkswirtschaft", Jahrgang 62/1926, Heft 2, S. 292 ff.

sechs Bemessungsfaktoren seine Stellung minimal zu wechseln habe, um gemeinsam mit den anderen eine Anpassung der Besoldungsansätze in den Gehalts- und Lohnskalen — je nach den Umständen in positivem oder negativem Sinn — an die veränderten Verhältnisse zu bewirken. Insbesondere dürfte eine Bestimmung nicht fehlen, wonach integrierende Bestandteile der Gehalts- oder Lohnreglemente zwar materiell vorübergehend außer Kraft gesetzt, die Besoldungsordnung selbst aber formell mindestens solange nicht durch ein anderes Reglement, bzw. ein regulativloses Regime abgelöst werden könnte, als die Lebenshaltungskosten voraussichtlich nicht dauernd wesentlich, d. h. um einen verhältnismäßig hohen Prozentsatz — beispielsweise wenigstens um 20 % — ihres Standes im Zeitpunkt des Inkrafttretens der maßgebenden Gehalts-, bzw. Lohnordnung gestiegen oder gesunken sind. Die *Neufestsetzung* der Diensteinkommensbezüge hätte *in jedem Fall unter objektiver Würdigung des Verhaltens sämtlicher Bemessungsfaktoren* zu erfolgen; u. a. müßten in Zukunft Gehalts- und Lohnreduktionen ausgeschlossen sein, welche trotz einer größeren Arbeitsleistung des Personals und trotz verteuerter Lebenshaltungskosten lediglich darum durchgeführt werden sollen, weil die Betriebsausgaben bis dahin noch keine dem Rückgang der Einkünfte aus dem Verkehr entsprechende Kürzung erfahren haben, während gleichzeitig die Verschuldung, bzw. die Zinsenlast der Transportanstalt nur infolge von verpaßten Gelegenheiten zur Verminderung des jeweiligen Betrages der Passivzinsen stabil geblieben ist.

Zu Punkt 3: Als *oberste Aufsichtsbehörde* über das Besoldungswesen der Eisenbahn-Transportanstalten im Rahmen der bezüglichen bundesgesetzlichen Vorschriften wäre prinzipiell das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, bzw. das *Eidgenössische Amt für Verkehr* zu bezeichnen. Da jedoch in Zukunft mit einer wachsenden finanziellen Beteiligung des Bundes zum mindesten an den sowohl volkswirtschaftlich wie auch militärisch wichtigen Privatbahnunternehmungen zu rechnen sein wird, kann indes diese Amtsstelle im Fall von zwischen den Verwaltungen und den Bediensteten solcher Verkehrsanstalten eingetretenen Zwistigkeiten über das Arbeitsverhältnis, bzw. in Besoldungsfragen als wahrscheinlicher, von den streitenden Parteien — ein vom Personal gelegentlich auch schon gegenüber kantonalen Einigungsämtern geäußertes Bedenken — nur zu leicht als befangen erklärter Richter in eigener Sache nicht wohl als Schiedsinstanz fungieren. Vielmehr dürfte es sich empfehlen, das *Schiedswesen der Eisenbahnunternehmungen* — vorbehältlich seiner speziellen Regelung für die Regiebetriebe —, im Hinblick auf den

Umstand, daß viele Verkehrsanstalten interkantonalen Charakter besitzen, und auf die Eigenart des Betriebs der Bahnen überhaupt, im Rahmen der einschlägigen Bundesgesetzgebung — wie schon erwähnt, entweder in einem Gesetz über das Arbeitsverhältnis bei den Eisenbahn-Transportanstalten oder im neuen Eisenbahngesetz selbst — besonders zu ordnen.

Durch die betreffenden eidgenössischen Gesetzesvorschriften hätten *zwei verschiedene Schiedsstellen* vorgesehen zu werden. Eine *erste Instanz* wäre — nach dem bewährten Muster der bei der Rhätischen Bahn bereits in den Weltkriegsjahren gebildeten, inzwischen jedoch bloß siebenmal in Funktion getretenen *Einigungskommission* — für jedes einzelne Unternehmen, bzw. für jede Betriebsgemeinschaftsgruppe von solchen zu schaffen. Als ständige Institution gedacht bestände sie in erster Linie aus je gleich viel — je nach der Bedeutung der Verkehrsanstalt vier bis sieben — Vertretern der Verwaltung und des Personals; jede Vertretergruppe hätte ein weiteres, vom Bahnunternehmen unabhängiges Mitglied, einen sogenannten „Unparteiischen", zu bezeichnen, und die beiden Gewählten müßten sich dann ihrerseits auf einen dritten „Unparteiischen" als auf den Präsidenten oder Obmann der Kommission einigen. Dieser ersten Instanz käme keine Spruchkompetenz zu; sie besäße vielmehr einzig die Aufgabe und das Recht, der Bahnverwaltung zuhanden des Verwaltungsrates unverbindliche Vermittlungsvorschläge zu unterbreiten. — Die *zweite, bzw. übergeordnete Schiedsinstanz* — sie sei hier *Schiedskommission* geheißen — hätte, immerhin mit gewissen Abweichungen, nach demselben Grundsatz bestellt zu werden wie die erste. Sie würde sich im wesentlichen desgleichen aus ebenso vielen — indes keinesfalls weniger als sieben — Verwaltungs- wie Personalvertretern zusammenzusetzen haben, zu welchen noch eine je gleich große Zahl von Ersatzleuten hinzuträte. Auf beiden Seiten wäre tunlichst für die Berücksichtigung sämtlicher Bahnkategorien und Landesgegenden, sowie bei den Personalvertretern zudem für diejenige aller Dienstzweige zu sorgen; dagegen dürften die Repräsentanten der Bahnverwaltungen und der Bahnbediensteten nicht denselben Verkehrsunternehmungen angehören. Die Ersatzmänner hätten insbesondere dann einzuspringen, sobald ein ordentliches Kommissionsmitglied in den Ausstand treten muß, weil seine Verwaltung, bzw. seine unmittelbare Dienstkollegenschaft in die zu schlichtende Streitigkeit als Partei verwickelt ist. Die Wahl der Verwaltungs- und Personalvertreter, sowie der Ersatzleute hätte grundsätzlich durch die einzelnen Verwaltungen, bzw. durch die nach Bahnen gruppierten Funktionäre periodisch stattzufinden, und dem Eidgenössischen Amt für Verkehr würden

jeweils die Funktionen eines Wahlbureaus zufallen; sollten einmal sowohl die Transportanstalten wie die Eisenbahnerschaft 100%ig verbandsmäßig organisiert sein, so könnte ein vereinfachtes Wahlverfahren Platz greifen. Die von den Bahnverwaltungen und den Bahnbediensteten gewählten Schiedskommissionsmitglieder hätten ihrerseits je ein bis zwei weitere — unparteiische — Mitglieder zu bezeichnen, während dagegen der Vorsitz der Schiedskommission vom Präsidenten der Schuldbetreibungs- und Konkurskammer des Bundesgerichts zu übernehmen wäre, der aus seiner Eisenbahnsanierungspraxis heraus ohnehin mit der finanziellen Lage der einzelnen Bahnunternehmungen besonders vertraut ist und in seiner Eigenschaft als Bundesrichter ganz spezielle Gewähr für eine sachliche Erledigung der Streitfragen böte. Die Schiedskommission müßte nicht allein das Recht zu Vermittlungsvorschlägen an die streitenden Parteien, sondern auch dasjenige zur Fällung von unanfechtbaren Schiedssprüchen besitzen.

Für den *Instanzengang* sollte wesentlich sein, daß sowohl die Einigungskommission wie die Schiedskommission bereits auf Verlangen lediglich der einen Partei zusammenzutreten hätte, daß also die andere nötigenfalls gesetzlich gezwungen werden könnte, am Verhandlungstisch zu erscheinen. Anderseits dürfte das aus den drei, bzw. fünf unparteiischen Mitgliedern bestehende engere Gremium der eidgenössischen Schiedskommission keinen endgültigen, zwingenden Entscheid treffen, bevor nicht die ganze Kommission ihren, von einer oder beiden Parteien möglicherweise zunächst abgelehnten Vermittlungsvorschlag — unter partieller Berücksichtigung der dagegen erhobenen, mit triftigen Gründen zu belegenden Einreden — nicht noch einmal überarbeitet hat. Außerdem wäre das vorgeschlagene Verfahren in entsprechender Weise gegen etwaige Obstruktion zu sichern.

Damit ist der wichtigste Inhalt der als wünschenswert bezeichneten Bundeslegislatur über das Arbeitsverhältnis bei den schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten knapp skizziert. Im übrigen wäre bloß noch der *Geltungsbereich der einschlägigen Vorschriften nach Verkehrsunternehmungen* zu umschreiben, und zwar in dem Sinne, daß er sich — vorbehältlich der besonderen Bestimmungen für die Regiebetriebe — auf alle Eisenbahn-Transportanstalten erstrecke, sowie auch eine die Gehalts- und Lohnreglemente ausdrücklich zu einem integrierenden Bestandteil der individuellen Dienst-, bzw. der Gesamtarbeitsverträge erklärende *Sicherheitsklausel* anzubringen. Hingegen bedarf der Bestand der beiderseitigen Berufsorganisationen keiner speziellen gesetzlichen Gewährleistung mehr, nachdem er schon durch den Vereins-

rechtsartikel 56 der geltenden Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 garantiert ist.

Die soeben in ihren inhaltlichen Grundzügen angedeutete Bundesgesetzgebung über das Arbeitsverhältnis bei den schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten kann ihrer Aufgabe, die künftige Besoldungspolitik der Bahnunternehmungen tatsächlich auf weite Sicht allgemein fest zu unterbauen, allerdings nur dann mit Erfolg gerecht werden, wenn zuvor das Finanzwesen der Verkehrsanstalten in verschiedener Beziehung gesichert worden sein wird. Erstens harrt das *Problem Schiene/Straße* noch immer der Lösung, und zwar als eigentliche Vorbedingung für die *finanzielle Rekonstruktion der notleidenden Transportunternehmungen*, welche als zweite Voraussetzung für den Erlaß eines Gesetzes über das Arbeitsverhältnis angesehen werden muß, und drittens ist abzuwarten, welche Neuordnung das *Tarifwesen der Bahnen* erfahren wird.

Nachdem die Vorlage der Bundesversammlung für das sogenannte *Verkehrsteilungsgesetz*, vom 28. September 1934, in der eidgenössischen Volksabstimmung vom 5. Mai 1935 bei einer verwerfenden Mehrheit von über zwei Drittel sämtlicher abgegebenen Stimmen die Gnade des Souveräns nicht gefunden hat, bleibt es noch ungewiß, wie die zukünftige Lösung der Verkehrsteilungsfrage lauten wird. In nicht allzu ferner Zeit dürfte indes der Nationalrat den vom Ständerat bereits behandelten Entwurf des Bundesrates zu einem dringlichen Bundesbeschluß betreffend den Transport von Personen und Sachen mit Güterfahrzeugen, vom 18. Juni 1937, in Beratung ziehen; zugleich werden jedoch auch für ein von der Liga für rationelle Verkehrswirtschaft („Litra") lanciertes, u. a. vom Schweizerischen Eisenbahner-Verband unterstütztes Volksbegehren betreffend eine Gütertransportordnung Unterschriften gesammelt[1].

An bundesrätlichen Gesetzesentwürfen, welche die *Sanierung der notleidenden Eisenbahn-Transportanstalten* zum Gegenstand haben, liegen ein solcher für ein Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen, vom 24. November 1936, und derjenige für ein Bundesgesetz über die Beteiligung des Bundes an der finanziellen Wiederaufrichtung notleidender privater Eisenbahnunternehmungen, vom 23. April 1937, vor. In seinem *Entwurf zum neuen Bundesbahngesetz* will der Bundesrat — neben anderen, z. T. auch die Interessen des SBB-Personals recht stark berührenden Sanierungsmaßnahmen — im wesentlichen den Haus-

[1] Die Gütertransport-Initiative ist inzwischen der Bundeskanzlei am 4. Mai 1938 mit über 384 000 gültigen Unterschriften eingereicht worden.

halt der Bundesbahnen dadurch finanziell entlasten, daß er dem Unternehmen die Entfernung sämtlicher Non-Valeurs aus der Bilanz ermöglicht und es mit einem Dotationskapital ausstattet, sowie indem er den Zinsendienst der SBB dementsprechend neu ordnet und ausdrücklich die Schaffung eines Ausgleichsfonds für die Deckung von Fehlbeträgen in Jahren mit unzulänglichen Betriebsergebnissen vorschreibt[1]. Diese Vorlage hat den Nationalrat schon passiert (vgl. Seite 261 f. der vorliegenden Arbeit), während sich der Ständerat noch mit ihr wird beschäftigen müssen. Gemäß dem *Entwurf für das Privatbahn-Sanierungsgesetz* soll dem Bundesrat ein Kredit von 150 Millionen Franken zugunsten notleidender privater Eisenbahnunternehmungen, die wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines größeren Teiles davon dienen, zur Verfügung gestellt werden[2]. Bezeichnenderweise — und mit Recht — wird eine Transportanstalt dann als rekonstruktionsreif betrachtet, wenn der nach Bestreitung der Betriebsausgaben und Vornahme der jährlichen Abschreibungen verbleibende Einnahmenüberschuß voraussichtlich dauernd erheblich hinter dem für die Verzinsung der Schulden notwendigen Betrag zurückstehen wird[3]. Wie der Bundesrat in der zugehörigen Botschaft ausführt, soll der verlangte Kredit logischerweise vorab den größeren Eisenbahn-Verkehrsunternehmungen[4], keinesfalls jedoch solchen Transportanstalten zugute kommen, deren Notlage so groß sei, daß sie finanziell überhaupt nicht mehr rekonstruiert werden könnten[5]. Die Hilfeleistung geschehe zudem nicht auf Grund eines Rechtsanspruchs gegenüber dem Bund, sondern lediglich aus Billigkeitserwägungen[6]. Der bundesrätlichen Privatbahn-Sanierungsvorlage kommt demnach faktisch kein umfassender Charakter zu. So begreiflich eine derartige Beschränkung mit Rücksicht auf die Finanzlage des Bundes selbst erscheinen mag, dürfte sie eines Tages vielleicht doch als fühlbarer Mangel erkannt werden[7]. Der Ständerat hat den Entwurf bereits beraten und seinen Einfluß im wesentlichen insoweit geltend gemacht, als er den Höchstbetrag des zu gewährenden Kredits um 20 Millionen Franken heruntersetzte.

Eine Botschaft des Bundesrates oder eine andere amtliche Publikation über die *Neuregelung des Tarifwesens* der schienengebundenen Verkehrsunternehmungen ist noch nicht bekannt.

[1] Vgl. Art. 19, sowie Art. 22, Abs. 2, und Abs. 1, lit. c, des bezüglichen Gesetzesentwurfs.
[2] Vgl. Art. 1 des bezüglichen Gesetzesentwurfs.
[3] Vgl. Art. 3 des bezüglichen Gesetzesentwurfs.
[4] Vgl. Seite 44 f. der bezüglichen Botschaft.
[5] Vgl. Seite 56 der bezüglichen Botschaft.
[6] Vgl. Seite 31 ff. der bezüglichen Botschaft.

Die drei Voraussetzungen für eine wirksame bundesgesetzliche Ordnung der Arbeits- und insbesondere der Besoldungsverhältnisse des Personals der schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten bestehen also vorläufig nicht; sie sind indes im Werden begriffen. Sobald die notwendige, relativ feste Grundlage aber einmal existieren und — auf solcher Basis — überdies das Dienstverhältnis seine gesetzliche Regelung gefunden haben wird, vermöchten sich alle diese Normen als ein Ganzes voraussichtlich auf die bisher schon fast ausschließlich korrekten Beziehungen zwischen den Bahnverwaltungen und den Bahnbediensteten, bzw. deren Gewerkschaftsorganisationen nur vorteilhaft auszuwirken: Die gemeinsame Besprechung und Lösung sämtlicher das Arbeitsverhältnis und speziell das Besoldungswesen betreffenden Fragen könnte zum Nutzen sowohl der Arbeitgeber wie der Arbeitnehmer — sei es auf dem Gebiet des privaten oder des öffentlichen Rechts — ohne viel Zeit- und Geldaufwand schneller abgewickelt werden, indem beide Teile zwar im voraus an ganz bestimmte rahmenbildende Richtlinien gebunden wären, ohne jedoch im weiteren in ihrer freien Willensbildung erheblich behindert zu sein.

Zum Schluß darf eines unter keinen Umständen übersehen werden: Die schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten sind — teils in privat- und teils in öffentlich-rechtlicher Form — trotz des aufgekommenen Automobiltransportgewerbes immer noch ein unentbehrlicher Bestandteil des schweizerischen Volkswirtschaftskörpers. Zwischen beiden besteht eine Schicksalsgemeinschaft hauptsächlich in dem Sinne, daß die Bahnunternehmungen ökonomisch durch den Stand der Wirtschaftskonjunktur des Landes stark beeinflußt werden. Indes brauchen die Bahnen nicht die Gutes und Ungutes Entgegennehmenden zu bleiben; ein Teil des Empfangenen wird ohnehin in irgendeiner Form stets wieder zu seiner Quelle zurückfließen. Falls eine bundesgesetzliche Ordnung des Arbeitsverhältnisses und insbesondere des Besoldungswesens bei den schweizerischen Eisenbahn-Transportanstalten dereinst zur Tatsache werden sollte, so dürfte sich dementsprechend ihr Nutzen

[7] Dagegen wäre hier das Vorhandensein einer Bestimmung über die Aeufnung eines Ausgleichsfonds überflüssig, weil der gesetzlich-statutarisch bedingt vorgeschriebene Reservefonds gegebenenfalls dessen Aufgabe zu erfüllen hat. Solange nicht zumindest die Frage der Verkehrsteilung zwischen der Schiene und der Straße gelöst ist, bleibt übrigens die Vorschrift eines solchen Krisenfonds für die Eisenbahn-Transportanstalten ohnehin eine mehr oder weniger problematische Sache.

vermutlich keineswegs in einigen materiellen Vorteilen für die Verwaltungen, sowie für die Bediensteten und ihre Gewerkschaften erschöpfen, sondern dieser Effekt würde vielmehr — ein allerdings in Zahlen nicht darstellbares, aber dessenungeachtet gleichwohl bedeutsames volkswirtschaftliches Plus! — auch das Seinige dazu beitragen, *den Arbeitsfrieden zu fördern und zu festigen.* — Nur dann wäre der Zweck der Gesetzgebung über die Besoldungsverhältnisse des Eisenbahnpersonals der Schweiz ganz erreicht, nur dann ein ausgezeichneter moralischer Erfolg, der ja namentlich in Perioden schwerer wirtschaftlicher Depression bestimmt im Interesse des ganzen Landes liegen muß, erzielt.

Register

(Die Zahlen verweisen auf die Seiten)

Bahnen.

Aarau-Schöftland 81, 88, 93, 172, 185, 191, 227, 242; vgl. auch Wynental-Bahn.
Aigle-Leysin 71, 153, 167, 187, 197, 198, 239, 243.
Aigle-Ollon-Monthey 71, 187, 195, 197, 198, 213, 214, 234.
Aigle-Sépey-Diablerets 187, 197, 198, 213, 244, 245.
Altdorf-Flüelen 214, 234.
Altstätten-Gais 133, 211, 212, 235, 256 f.; vgl. auch Rheintalische Straßenbahn.
Appenzeller-Bahn 72, 187, 191, 198, 206, 210, 211, 212, 213, 216, 218, 231, 234, 260.
Appenzeller Straßenbahn 78, 153, 225, 234; im übrigen siehe unter St. Gallen-Gais-Appenzell.
Arth-Rigi 26, 159 ff., 260.

Basel-Aesch, Trambahn 157, 158, 167, 248, 249; im übrigen siehe unter Basel, Kantonale Straßenbahnen.
Basel, Kantonale Straßenbahnen 74, 85, 86, 155, 156, 157, 158, 159, 167, 207, 222 f., 224, 226, 244, 246.
Basel-Liestal, Basellandschaftliche Ueberlandbahn 157, 158, 167, 248, 249; im übrigen siehe unter Basel, Kantonale Straßenbahnen.
Bellinzona-Mesocco 82, 83, 103, 213, 214, 242, 244, 245.
Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon 40, 41, 46, 60, 62, 81, 136, 155, 156, 176, 186 f., 207, 208, 226, 244.
Berner Oberland-Bahnen 58, 79, 86, 108, 109, 155, 156, 170, 176, 186, 191, 215, 244; im übrigen siehe unter Schynige Platte-Bahn.
Bernina-Bahn 79, 81, 93, 96, 155, 156, 182, 209, 210, 216, 226, 236, 239, 242, 244.
Bern-Neuenburg 133; im übrigen siehe unter Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon.
Bern-Schwarzenburg; siehe unter Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon.
Bern, Städtische Straßenbahnen 110, 216, 231.
Bern-Worb 21, 166 f., 195, 198; im übrigen siehe unter Bern-Worb-Bahnen, Vereinigte.
Bern-Worb-Bahnen, Vereinigte 21, 216, 231.
Biel, Städtische Straßenbahn 64, 80, 207, 219, 237, 242.
Birseck-Bahn 51, 86, 102, 112, 126, 167, 213, 214, 216, 221, 222, 224, 225, 232, 233, 239, 243, 248, 249 ff.
Birsigtal-Bahn 76, 82, 93, 153, 167, 170, 171, 194, 197 f., 210, 214, 248, 249.
Bodensee-Toggenburg-Bahn 41, 127, 204, 209, 210, 211, 212, 216, 224, 234, 245, 246, 255, 256.

Bremgarten-Dietikon-Bahn 185, 191, 242.
Bundesbahnen, Schweizerische 21, 38, 39, 40, 41, 44, 46, 48, 49, 50, 58, 60, 62, 71, 72, 76, 78, 82, 83, 93, 94, 125, 127, 129, 155, 156, 157, 158, 159, 170, 176, 181, 182, 183, 185, 188, 194, 211, 216, 218, 239, 240 f., 244, 245, 246, 252, 255, 257, 260, 261, 262, 269, 275, 276.
Burgdorf-Thun 71, 83, 210, 231, 234, 239; im übrigen siehe unter Emmental-Bahn.

Carouge-Croix-de-Rozon 245; vgl. auch Genfer Straßenbahnen.
Chur-Arosa 48, 49, 80, 93, 207, 216, 218, 229, 244.

Emmental-Bahn 60, 71, 83, 176, 210, 211, 212, 234, 256, 263.
Erlenbach-Zweisimmen 133; im übrigen siehe unter Berner-Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon.

Forch-Bahn 210, 211, 226, 229, 231.
Frauenfeld-Wil 96, 133, 135, f., 172, 174, 186, 224.
Freiburg-Murten-Ins 78, 79, 170, 171, 237.
Furka-Bahn (alte Gesellschaft Brig-Furka-Disentis) 128.

Genève-Veyrier 245; vgl. auch Genfer Straßenbahnen.
Genfer Straßenbahnen 39, 40, 82, 102, 223, 224, 225, 241, 242, 244, 245, 246, 266.
Gürbetal-Bahn 232; im übrigen siehe unter Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon.

Huttwil-Eriswil 21, 82, 83, 133; im übrigen siehe unter Langenthal-Huttwil.
Huttwil-Wolhusen 82, 83, 197, 210, 218, 229; im übrigen siehe unter Langenthal-Huttwil.

Jungfrau-Bahn 79, 108, 109, 172, 173, 176, 198, 210, 215, 230, 232, 233, 235, 236, 240; vgl. auch Wengernalp-Bahn.

La Coudre-Chaumont, (Sablons-) 157; im übrigen siehe unter Neuenburger Straßenbahnen.
Langenthal-Huttwil 21, 82, 83, 153, 210, 218, 226, 229.
Limmattal-Straßenbahn 21, 102 f., 237; vgl. auch Zürich-Oerlikon-Seebach, Trambahn.
Lötschberg-Konzern (Lötschberg-Bahn) 127, 204, 216; im übrigen siehe unter Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon.
Luzern, Städtische Trambahn 58, 68, 218, 228.

Martigny-Châtelard(-Vallorcine) 76, 81, 108, 123, 134, 244, 245, 252.
Mittelthurgau-Bahn 72, 76, 81, 82, 176, 177, 209, 210, 211, 212, 213, 218, 225, 228, 231, 255.
Monthey-Champéry(-Morgins) 51, 80, 187, 197, 198, 213, 244, 245.
Montreux-Berner Oberland-Bahn 155, 156, 198, 205, 213, 216, 217, 218, 219, 221, 226, 228, 229, 241, 242, 244, 245.

Neuenburger Straßenbahnen 80, 102, 155, 156, 157, 158, 159, 167, 192, 197, 207, 216, 226, 241, 244, 245, 246.
Nyon-Crassier(-Divonne) 157; im übrigen siehe unter Bundesbahnen, Schweizerische.

Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds 151, 153, 213, 233, 237; vgl. auch Saignelégier-Chaux-de-Fonds.

Porrentruy-Bonfol 103, 133, 191, 213, 214, 242; vgl. auch Saignelégier-Glovelier.

Ramsei-Sumiswald(-Wasen)-Huttwil 82, 83, 124, 133, 210; im übrigen siehe unter Langenthal-Huttwil.
Rhätische Bahn 40, 41, 44, 46, 48, 49, 60, 78, 80, 93, 127, 155, 156, 167, 170, 171, 172, 174 ff., 183, 185, 186, 187 f., 195, 198, 199, 207, 211, 216, 227, 229, 241, 244, 257, 273.
Rheintalische Straßenbahn 26, 131 f., 155, 156, 157, 167, 211, 212, 244, 245, 256 f.; vgl. auch Altstätten-Gais.
Rigi-Bahn, (Vitznau-) 26, 159 ff.
Rorschach-Heiden 172, 174, 224, 225, 234.
Ruz, Val-de-; siehe unter Val-de-Ruz.

Saignelégier-Chaux-de-Fonds 213, 237; vgl. auch Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds.
Saignelégier-Glovelier 81, 103, 123, 133, 191, 213, 214, 230, 231, 237, 244; vgl. auch Porrentruy-Bonfol.
St. Gallen-Gais-Appenzell 210, 211, 212, 213, 216, 221, 222, 224, 225, 232, 237, 239, 243, 248, 249, 256, 260; im übrigen siehe unter Appenzeller Straßenbahn.
St. Gallen-Speicher-Trogen 155, 156, 157, 187, 213, 244, 245; im übrigen siehe unter Trogener-Bahn.
St. Gallen, Städtische Trambahn 134, 216, 218, 255.
Schaffhausen-Schleitheim 151, 153, 207, 222 f., 224, 226, 237.
Schaffhausen, Städtische Straßenbahn 215, 216, 218, 237, 242.
Schwyzer Straßenbahnen 82, 167, 214, 233, 234, 248, 249.
Schynige Platte-Bahn 79, 103, 108, 109, 155, 156, 176, 215, 244; im übrigen siehe unter Berner Oberland-Bahnen.
Sensetal-Bahn 133, 213, 214, 242, 243.
Sernftal-Bahn 79, 103, 226.
Sihltal-Bahn 72, 76, 80, 81, 93, 172, 173, 207, 224, 244, 245.
Solothurn-Münster 82, 133, 148, 153, 210, 231, 234, 236; im übrigen siehe unter Emmental-Bahn.
Solothurn-Zollikofen-Bern 58, 65, 210, 211, 212, 224, 244.
Spiez-Erlenbach 232, 233, 240; im übrigen siehe unter Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon.
Stansstad-Engelberg 58, 82, 108, 136, 172, 176, 177, 195, 210, 224.
Steffisburg-Thun-Interlaken; siehe unter Thunersee-Bahn, Rechtsufrige.
Südost-Bahn 60, 64, 82, 136, 170, 171, 172, 183, 187, 197, 198, 213, 226, 242, 244.

Thunersee-Bahn (linksufrige) 170; im übrigen siehe unter Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon.
Thunersee-Bahn, Rechtsufrige 136, 172, 231, 239, 244, 245.
Traverstal-Bahn 207, 213, 217, 221, 222, 237, 249; im übrigen siehe unter Val-de-Travers.
Travers, Val-de-; siehe unter Val-de-Travers.
Trogener-Bahn 214; im übrigen siehe unter St. Gallen-Speicher-Trogen.

Ueberlandbahn, Basellandschaftliche; siehe unter Basel-Liestal, Basellandschaftliche Ueberlandbahn.
Uetliberg-Bahn (alte Gesellschaft UeB) 128.

Val-de-Ruz 131 f., 153, 213, 232, 233, 242, 244, 245.
Val-de-Travers 133, 239, 243; im übrigen siehe unter Traverstal-Bahn.

Vevey-Chexbres 157; im übrigen siehe unter Bundesbahnen, Schweizerische.
Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve 116, 154, 155, 156, 157, 165, 167, 224, 242, 244.

Waldenburger-Bahn 76, 135 f., 214, 231, 234, 244.
Wengernalp-Bahn 79, 108, 109, 133, 172, 173, 176, 198, 210, 215, 232, 233, 236, 240, 248; vgl. auch Jungfrau-Bahn.
Winterthur, Städtische Straßenbahn 80, 216, 218, 219, 230, 231, 241.
Wohlen-Bremgarten-Dietikon; siehe unter Bremgarten-Dietikon-Bahn.
Wohlen-Meisterschwanden 185, 191, 231; vgl. auch Bremgarten-Dietikon-Bahn.
Worblental-Bahn 21, 166 f., 195, 198; im übrigen siehe unter Bern-Worb-Bahnen, Vereinigte.
Wynental-Bahn 81, 88, 93, 153, 172, 185, 191, 216, 217, 221, 237, 242, 243; vgl. auch Aarau-Schöftland.

Zürich-Oerlikon-Seebach, Trambahn 21, 102, 153, 167, 249; vgl. auch Limmattal-Straßenbahn.
Zürich, Städtische Straßenbahn 21, 218, 224, 237, 255.

Behörden.

Bundesgericht 197, 274.
Bundesrat 24, 36, 145, 174, 175, 176, 181, 182, 199, 200, 252, 261, 269, 275, 276, 277.
Bundesversammlung 22, 23, 24, 200, 252, 261, 262, 265, 269, 275.
Nationalrat 24, 200, 262, 265, 275, 276.
Regierung, kantonal-bernische 195.
Ständerat 262, 265, 275, 276.

Amtsstellen.

Amt für Verkehr, Eidgenössisches 145, 257, 259, 272, 273; vgl. auch Eisenbahndepartement, Eidgenössisches.
Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA) 32, 33, 84, 171, 189, 201, 271.
Bundeskanzlei 275.
Einigungsamt des Kantons Appenzell A. Rh. 256.
„ „ „ Basel-Stadt 197.
„ „ „ Neuenburg 192, 197.
„ „ „ St. Gallen 256.
„ „ „ Waadt 187, 195.
„ „ „ Wallis 187, 195.
Einigungskommission der Rhätischen Bahn 187, 195, 257, 273.
Eisenbahndepartement, Eidgenössisches 20, 32, 145, 170, 175, 183, 187, 192, 196, 198, 199, 201, 257, 259, 272; vgl. auch Amt für Verkehr, Eidgenössisches.
Gewerkschaftsamt des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes 169, 187, 196, 198, 199, 256.
Statistisches Bureau, Eidgenössisches 33.
Steuerverwaltung, Eidgenössische 33.
Volkswirtschaftsdepartement, Eidgenössisches 201, 256.

Verbände.

Arbeiterunion Schweizerischer Transportanstalten (AUST) 169.
Arbeitgeberverband Schweizerischer Transportanstalten (AGVST) 169 f., 267.
Eisenbahnerverband, Schweizerischer (SEV) 169, 184, 185, 196, 200, 266, 267, 275.
Föderativverband eidgenössischer Beamten, Angestellten und Arbeiter 182.
Gewerkschaft des christlichen Verkehrspersonals der Schweiz (GCV) 169, 184, 187, 267.
Gewerkschaftsbund, Schweizerischer 169.
Liga für rationelle Verkehrswirtschaft („Litra") 275.
Nebenbahnerverband (VNP) 169.
Verband des Personals öffentlicher Dienste (VPOD) 169, 184, 185, 187.
Verband des Personals Schweizerischer Privatbahnen und Dampfschiffgesellschaften (VPPD) 169.
Verband Schweizerischer Drahtseilbahnen 170.
Verband Schweizerischer Konsumvereine (VSK) 32, 84, 171.
Verband Schweizerischer Transportanstalten (VST), früher: Verband Schweizerischer Sekundärbahnen 170, 196.
Verein Schweizer. Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter (VSEA) 169.

Einzelpersonen.

Bratschi, Robert, Nationalrat (Postulat) 24, 200, 201, 268.
Engel, Ernst (Engel'sches Gesetz) 34, 181.
Forrer, Dr. Ludwig, Bundesrat 175, 176.
Freudiger, Dr. Hans 100, 227, 228, 271.
Gasser, Dr. Elsa F. 228, 271.
Haab, Dr. Robert, Bundesrat 183.

Stichwörter (Sachverzeichnis).

Abänderungsklausel 262 f.
Abschreibungen, gesetzliche 25, 30; vgl. auch Tilgungen bzw. Abschreibungen, gesetzliche, sowie Reserven bzw. Abschreibungen, gesetzlich-statutarisch-reglementarische.
Abzugs-(„Abbau"-)freier Betrag 205 f., 218 f.
Akkordlohn 40.
Aktivzinsen, Verhältnis zu den Passivzinsen 131 f.
Anstellung, Dauer der provisorischen 41.
Arbeitseinkommen; siehe unter Diensteinkommen.
Arbeitsleistung, gewogene 35 f.
Arbeitsmarkt, Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage 95 f.
Arbeitsrecht, gesetzliche Regelung 269 ff.
Arbeitszeit, Dauer 260 f.
„Aufbesserungs"-Modus 43 f.
Automobilkonkurrenz 275.

Bahnstrecken,
Entschädigung für gepachtete 25, 30; vgl. auch Pachtzins.
Ertrag verpachteter 25, 26; vgl. auch Pachtzins.

Barvergütungen 45; vgl. auch Extraentschädigungen, geldliche, sowie Nebenbezüge, geldliche (variabel bzw. fest).
Beförderungszulagen 45.
Besoldungen, Auszahlungsmodus 42 f.
Besoldungsansätze, Richtlinien für ihre Bemessung 270 f.
Besoldungsklassen; siehe unter Besoldungsstufen.
Besoldungskoeffizient 98 f., 225 ff.
Besoldungsnormen 271 f.
Besoldungsordnungen 39 ff.,
Ansätze der spätnachkriegszeitlichen 94 f.
Anwendungs-(Geltungs-)bereich nach Personalkategorien 40 f.
Bestimmungen, allgemeine 40.
Inkrafttreten 69.
Besoldungsreglemente, -regulative; siehe unter Besoldungsordnungen.
Besoldungsskalen 43,
gleitende 264.
Zweckmäßigkeit 263 ff.
Besoldungsstufen 43,
Einreihung der Personalkategorien bzw. -gruppen 41 f.
Betriebsausgaben 25, 27 f.,
Vergleich mit den Betriebseinnahmen 113 ff.
Betriebseinnahmen 24, 25,
Entwicklung und Höhe 109 ff., 230.
Betriebskoeffizient 28, 113 ff., 232 f.
Betriebskraftkosten 25, 27, 116 ff., 233 ff.
Betriebssubventionen 25, 26, 124 f., 237 f.
Betriebsüberschuß 122 ff., 236 f.
Betriebszahl; siehe unter Betriebskoeffizient.
BIGA-Index 32 ff.
Billettgelder (Fahrscheinprovision, Taxmarkenanteil) 47.
Brutto-Einlagen in die Spezialfonds, ihr Verhältnis zum Betriebsüberschuß 148 f., 243.
Brutto-Zinsenlast,
Verhältnis zu den Betriebseinnahmen 137 f., 238 f.
„ zu den Personalkosten 134 ff., 240.
„ zum Betriebsüberschuß 140 ff., 240 f.
Diäten 46.
Dienst, Zulagen für besonders beschwerlichen 48.
Dienstaltersstufen 44, 210.
Dienstalterszulagen 44, 70, 210.
Nichtausrichtung (Sistierung) 61, 62, 77 ff., 213 f.,
Aufhebung (Widerruf) 63, 78, 214.
Beginn 63, 78, 213 f.
Dauer 78.
Rückerstattung 63, 78, 79, 214.
Diensteinkommen,
garantiertes (oft Existenzminimum genannt) 204 f., 218 f.
Höhe des aus Nebenbezugsquellen fließenden 71 f.
nominelles, Entwicklung 85 ff., 220 ff.
„ Vergleich mit den Lebenshaltungskosten 88 ff., 220 ff.
„ Verhältnis zum Existenzminimum 99 ff., 227 ff.
spezifisches, Entwicklung 96 ff., 223.
„ Verhältnis zur gewogenen Arbeitsleistung des Bahnpersonals 98 ff., 223 ff.
tatsächliche Entwicklung für die einzelnen Bahnbediensteten 105 f.

Dienstkleider,
Durchschnittskosten pro Mann 72 ff.
Tragzeiten 72.
Dienstvertrag, persönlicher 266 ff.
Dienstvorschriften, allgemeine 39.
Dienstwohnungen 42.
Dividenden, Ausschüttung 166 f., 248 f.
Dotierungssaldi, Verhältnis zu den Netto-Gesamteinkünften 147 f., 242 f.

Einigungskommission 273.
Einlagen in die Spezialfonds, Verhältnis zu den Entnahmen 147; vgl. auch Brutto-Einlagen in die Spezialfonds.
Erneuerungskosten; siehe unter Unterhalts- und Erneuerungskosten.
Ersparnis- (und andere) Prämien 49.
Extraentschädigungen, geldliche 45, 59 ff., 64, 66, 67, 70 ff., 207 f., 211 f.; Arten:
Billettgelder (Fahrscheinprovision, Taxmarkenanteil) 47.
Diäten 46.
Ersparnis- (und andere) Prämien 49.
Funktionszulagen 46 f.
Kilometergelder 47.
Stundengelder 48.
Versetzungsentschädigungen 48 f.
Zulagen für besonders beschwerlichen Dienst 48.
Extraentschädigungen, in natura 50 ff., 66, 72 ff., 212 ff.; vgl. auch Dienstkleider.

Fahrscheinprovision 47; vgl. auch Billettgelder bzw. Extraentschädigungen, geldliche.
Familienlasten 67, 218.
Familienlohnsystem 206.
Ferien, Dauer 260 f.; vgl. auch Zwangsferien, Zuteilung.
Finanzpolitik der Bahnverwaltungen, ihr Einfluß auf die Personal- bzw. Besoldungspolitik (Birseck-Bahn) 249 ff.
Funktionszulagen 46 f.

Gehalt 40; vgl. auch Besoldung... und Diensteinkommen.
Gehalts- bzw. Lohn...; siehe unter Besoldungs...
Gesamtarbeitsverträge 39, 266 ff.
Gesamteinkommensbezüge; siehe unter Diensteinkommen.
Geschiedene (Bahnfunktionäre) 75, 219.
Gesetzesbestimmungen, zu erlassende,
Anwendungs-(Geltungs-)bereich nach Bahnunternehmungen 274.
Inhalt im allgemeinen 269 ff.
Gewinnreserven 25, 26 ff.
Gleitende (Besoldungs-)Skalen 264; vgl. auch Besoldungsskalen.
Grundbesoldungen (...gehälter bzw. -löhne),
Kürzung, unmittelbare 62, 79 ff., 214 ff.
Aufhebung (Widerruf) 65, 79, 80, 208, 215.
Ausmaß 79, 80 f., 217 f.
Beginn 65, 79, 80, 208, 214 f.
Dauer 79, 80, 215 ff.
Ermäßigung 81, 208, 217 f.
Rückerstattung 65, 79, 80, 208.
Grundbesoldungszuschüsse; siehe unter Teuerungszulagen.

Individualvertrag; siehe unter Dienstvertrag, persönlicher.
Instanzengang im Schiedsverfahren 274.
Investitionskapital 125 ff.
Jahreserträgnisse (Gewinn- und Verlustrechnung),
Entwicklung 162, f., 246.
Verhältnis zu den Netto-Gesamteinkünften 163 ff., 246 f.

Kilometergelder 47.
Kollektivverträge; siehe unter Gesamtarbeitsverträge.

Lebenshaltung, ihre Beeinflussung durch das Gewicht der Bedarfskategorien und die Preisbewegung der Bedarfsartikel 104 f.
Ledige (Bahnfunktionäre) mit Unterstützungspflicht 75, 219.
Lohn (im engeren Sinn) 40; vgl. auch Besoldung... und Diensteinkommen.
Lohn (im weitesten Sinn) 40; Arten:
Akkordlohn 40.
Stücklohn 40.
Werklohn 40.
Zeitlohn 40.
Zeitwerklohn 40.

Nebenberuf, Ausübung 42, 261.
Nebenbezüge in bar; vgl. auch Barvergütungen, sowie Extraentschädigungen, geldliche:
Anwendungs-(Geltungs-)bereich nach Bahnkategorien 45.
„ „ „ „ Personalkategorien 45 f.
Auszahlungsmodus 50.
feste (Fixum, Pauschale) 49.
Kürzung 62,
Aufhebung (Widerruf) 66.
Beginn 66.
Rückerstattung 66.
variable 46 ff.
Nebenbezüge in natura; vgl. auch Dienstkleider, sowie Extraentschädigungen in natura:
Anwendungs-(Geltungs-)bereich nach Bahnkategorien 50.
„ „ „ „ Personalkategorien 50
Tragzeiten 50, 51.
Tragzeitverlängerung 62,
Aufhebung (Widerruf) 66.
Beginn 66.
Rückerstattung 66.
Nebenbezugsfixum 49; vgl. auch Nebenbezüge in bar.
Nebenbezugspauschale 49; vgl. auch Nebenbezüge in bar.
Nebenbezugsreglemente 39; vgl. auch Nebenbezüge in bar bzw. in natura.
Nebengeschäfte,
Rohertrag aus dem Betrieb 25, 26.
Verlust auf dem Betrieb 25, 30.
Nebengeschäftserträgnisse,
Entwicklung und Höhe 154 f., 243 f.
Verhältnis zu den Netto-Gesamteinkünften 155 f., 244 f.
„ zum Betriebsüberschuß 156 f.
Netto-Zinsenlast, Verhältnis zu den Netto-Gesamteinkünften 132 ff., 238.

Ortszulagen 93 f.

Pachtverhältnis zwischen der (Vitznau-)Rigi- und der Arth-Rigi-Bahn 159 ff.
Pachtzins,
Entwicklung und Höhe 158, 245.
Verhältnis zu den Netto-Gesamteinkünften 158 f., 246.
„ zum Betriebsüberschuß 159, 246.
Partner anläßlich der Verhandlungen über Personal- bzw. Besoldungsfragen 169 f.
Passivzinsen 25, 28 ff.
Personalbestände 107 ff., 231.
Personalkosten,
der allgemeinen Verwaltung 25, 27, 122.
Entwicklung und Höhe 106 ff., 230 ff.
gesamte 25, 28, 116 ff., 235 f.
Vergleich mit den Betriebseinnahmen 111 ff., 138 f., 239 f.
Verhältnis zum Betriebsüberschuß 140 ff., 240 f.
„ „ Total der Betriebsausgaben 118 ff., 235 f.
Prämiensystem 40.
Privatbahnen 40.

Regiebetriebe 41.
Rekonstruktion (Sanierung) der notleidenden Transportanstalten, finanzielle 275 f.; vgl. auch Sanierungsaktionen.
Reserven bzw. Abschreibungen, gesetzlich-statutarisch-reglementarische 25, 30 f.

Sanierungsaktionen 128, 135 ff., 239.
Schiedsinstanzen 270, 273.
Schiedskommission 273 f.
Schiedsverfahren, Instanzengang 274.
Schiedswesen der Eisenbahnunternehmungen 272 f.
Schlichtungsverfahren, Mängel im bisherigen 199 ff.
Sicherheitsklausel 274.
Soziallöhne 180, 206; vgl. auch Familienlohnsystem.
Sozialzuschüsse 265 f.
Sparbeschlüsse verschiedener Art, gleichzeitige Durchführung 68, 208; vgl. auch Sparmaßnahmen, vertikale Häufung.
Sparmaßnahmen,
Anwendungs-(Geltungs-)bereich nach Personalkategorien 62, 64, 66.
Arten 61 ff.
Durchführung 39.
vertikale Häufung 208.
Vollziehungsmodus 61, 65, 68.
Spezialfonds, Verhältnis zum Diensteinkommen der Bahnfunktionäre 149 ff.
Stellvertretungsentschädigungen (Funktionszulagen),
Kürzung 71, 212.
Streikverbot 260.
Stücklohn 40.
Stundengelder 48.

Tarifwesen der Eisenbahn-Transportanstalten 275, 276.
Taxmarkenanteil 47; vgl. auch Billettgelder bzw. Extraentschädigungen, geldliche.

Teuerungszulagen,
Anwendungs-(Geltungs-)bereich nach Bahnkategorien 81 f.
„ „ „ „ Personalkategorien 52.
Arten, Gruppen und Kategorien 52 ff.
Ausrichtung 39.
Auszahlungsmodus 61.
Bemessungsverfahren 55 ff., 204.
Gesamtbeträge, in den Geschäftsberichten 121 f.
Kürzung 62, 81 ff.,
Aufhebung (Widerruf) 67, 76 f., 82.
Ausmaß 82 f.
Beginn 67, 76, 82.
Dauer 75 ff., 82.
Ermäßigung (Birsigtal-Bahn, Südost-Bahn) 82.
Rückerstattung 67.
Tilgungen bzw. Abschreibungen, gesetzliche,
Verhältnis zu den Netto-Gesamteinkünften 143 ff., 241 f.
„ zum Betriebsüberschuß 145 f., 242.

Umzugsentschädigungen; siehe unter Versetzungsentschädigungen bzw. Extraentschädigungen, geldliche.
Uniformen; siehe unter Dienstkleider bzw. Extraentschädigungen in natura.
Unterhalts- und Erneuerungskosten 25, 27, 116 ff., 233 ff.

Veranschlagung der Natural-Nebenbezüge, lohnmäßige 51 f.; vgl. auch Extraentschädigungen in natura bzw. Nebenbezüge in natura.
Verhandlungen über Personal- bzw. Besoldungsfragen, Partner 169 f.
Versetzungsentschädigungen 48 f.
Versicherungsprämien (bzw. -beiträge), zwangsweise erhobene 207.
Verwitwete (Bahnfunktionäre) 75, 219.
Voraussetzungen für die Aenderung von Besoldungsnormen, ökonomische und betriebliche 271 f.

Werklohn 40.
Wertbestände und Guthaben, Ertrag 24, 25; vgl. auch Aktivzinsen.

Zeitlohn 40.
Zeitwerklohn 40.
Zinsbeträge, Verhältnis derjenigen für feste Anleihen zu denen für unfundierte finanzielle Verpflichtungen 130 f.
Zinsenlast; siehe unter Brutto-Zinsenlast bzw. Netto-Zinsenlast.
Zinsfuß, wirklicher 129 f.
Zinskoeffizient, Entwicklung 139 f., 240.
Zinssätze, Höhe 128 f.
Zins, wirklicher 129 f.
Zulagen für besonders beschwerlichen Dienst 48.
Zwangsferien, Zuteilung 207.

Curriculum vitæ.

Der Verfasser der vorliegenden Inaugural-Dissertation, Hans Martin Schaub, von Basel, wurde geboren zu Basel am 28. Juni 1903 als Sohn des seit 1912 als — nunmehr pensionierter — Postverwalter in Arlesheim (Baselland) wohnhaften Ernst Schaub und der Mina geborene Buess. Er hat in den Jahren 1911 und 1912 die baselstädtische Primarschule in Basel, von 1912 bis 1916 die basellandschaftliche in Arlesheim, sowie anschließend in den Jahren 1916—1918 an diesem Ort die Sekundarschule besucht und ist dann für weitere fünf Jahre an das baselstädtische — heutige humanistische — Gymnasium übergetreten; das Maturitätsexamen hat er im Frühjahr 1923 mit der Note III bestanden. Hierauf folgte zunächst während drei Semestern (S. S. 1923 bis und mit S. S. 1924) der Besuch der Universität Basel, alsdann in den drei nachherigen derjenige der Universitäten Genf (W. S. 1924/25 und S. S. 1925) und Bern (W. S. 1925/26), worauf der Verfasser vom Sommersemester 1926 an bis und mit dem Wintersemester 1936/37 wieder an der Universität seiner Vaterstadt immatrikuliert war. An allen drei Hochschulen hat er sich mit volkswirtschaftlichen und juristischen Studien beschäftigt. An der Universität Basel besuchte der Verfasser die Vorlesungen und die Uebungen der HH. Proff. Bächthold, Bauer, Haab, Landmann, Mangold, Michels, Ritschl, Ruck, Salin, Simonius, Wackernagel und Wieland; in Genf ist es bei den HH. Proff. Babel, De Crue, Duprat, Folliet, Hersch, Milhaud und Rappard, sowie in Bern bei den HH. Proff. Blumenstein, Reichesberg und Weyermann der Fall gewesen. — Die vorliegende Dissertation ist unter der Leitung der HH. Prof. Dr. F. Mangold als dem Referenten und Prof. Dr. E. Salin als dem Korreferenten entstanden. Die mündliche Prüfung hat am 18. Dezember 1936 stattgefunden. — Von Anfang Januar 1937 bis Mitte August 1937 ist der Verfasser als Volontär im Schweizerischen Wirtschaftsarchiv zu Basel tätig gewesen, worauf er sich der definitiven Fertigstellung seiner den Universitätsbehörden vor dem Doktorexamen mit mit einem entsprechenden Vorbehalt provisorisch abgeschlossen eingereichten Dissertation zugewendet hat.

Die außergewöhnlich lange Studienzeit ist darauf zurückzuführen, daß die im Jahre 1930 in Angriff genommene Fertigstellung der Dissertation erst nach der Ueberwindung sehr großer Schwierigkeiten beim Sammeln des benötigten Unterlagenmaterials beginnen und zudem erst nach äußerst zeitraubenden Berechnungen erledigt werden konnte. Damit hängt auch der dem Verfasser vom Rektorat der Universität Basel wiederholt (d. h. für das S. S. 1930, S. S. 1933, W. S. 1933/34, S. S. 1934, S. S. 1935 und W. S. 1936/37) erteilte Dispens vom Besuch der Vorlesungen und Seminarien zusammen.